Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano

2014 / 06 (1)







San Benedetto del Tronto, la città del 66° Congresso IFEF

San Benedetto del Tronto, la urbo de la 66-a IFEF-Kongreso

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	25,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	17,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*8,00*
Historio de la Fervojista E.o-Movado	*3,00*
Historio de IFEF 1909-1984	*3,00*
Suplemento al Historio 1984-1999	*3,00*
NomListoj el la Historia broŝuroj	*2,50*
Statuto kaj Regularoj IFEF	*1,50*
Catalogo Fondo Librario BO	*4,00*
L'E-o in Emilia Romagna	*7,00*
Ĉu vi deziras korespondi?	*1,00*
Uzo-pretaj korespondaj frazoj	*1,50*
Vivo kaj morto de monunuo	*1,50*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o	*3,00*
Distintivi IFEF Insignoj	*2,50*

Prezzi comprese spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
✆ ++39 051 547 247,
💻 <bolognesiromano@alice.it>

La legantoj estas varme invitataj kunlabori per articolo, informoj, sugestoj.

La Redakcio

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2014 resta a **25,00** €.
I morosi 2013 versino per i 2 anni 50,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie altre cose.
Attenzione: il N-ro Conto Corrente Bancario del Segretario IFEA è il seguente:

Vito Tonillo c/o CARISBO Zola Predosa (BO)

IBAN IT55 P063 8537 1301 0000 0004 536

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà così meglio programmare e operare.
Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!

Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.

La Kasisto

Enhavo

Note di redazione…

Cari *samideani,*
All'inizio di questo numero trovate una descrizione abbastanza dettagliata della nuova stazione AV di Torino: quella di Porta Susa, la cui modernizzazione ha razionalizzato i trasporti su ferro dell'importante capoluogo piemontese.
Da sottolineare anche l'impiego massiccio di pannelli fotovoltaici che contribuiscono a limitare l'impatto ambientale, riducendo il bisogno di energia inquinante e la notevole riqualificazione ambientale che migliora il livello di abitabilità e viabilità.
Poi riscriviamo e traduciamo uno studio dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria dell'Unione Europea (ERA) che (come purtroppo avviene sempre più spesso) antepone valori economici a quelli umani. Tutto è monetizzato e gli uomini in carne ed ossa sono sempre di più numeri statistici. L'umanità scompare fra i numeri dei bilanci. A che serve il progresso e il miglioramento economico se l'uomo non vale più nulla?
I costi della corrispondenza sono diventati proibitivi. La privatizzazione delle strutture pubbliche quali ferrovie e poste, che avrebbero dovuto razionalizzare i servizi, hanno peggiorato i disservizi per la massa delle popolazioni e arricchito i privati togliendo ogni certezza di diritti e punti di riferimento.
Le trasformazioni sono state introdotte subdolamente illudendo sui vantaggi e non lasciando alternative.
Un esempio: leggete l'ulteriore buggeratura della corrotta ed esosa classe politica (tutta) ai danni dei cittadini. Per i partiti sempre più favori e ai contribuenti sempre più complicazioni, imposte e tasse.
Il 66° Congresso IFEF a San Benedetto del Tronto si è concluso felicemente. Peccato per chi avrebbe potuto partecipare e l'ha mancato. Peccato che gli sforzi profusi nell'organizzazione siano così poco apprezzati in Italia, ma consolano assolutamente le moltissime e calorose manifestazioni di assenso e compiacimento dei partecipanti da altri paesi.
Per la rubrica sui primati dei trasporti in genere trovate informazioni su i primi motori per le future automobili.
Come di consueto siete invitati a fermarvi a riflettere, durante qualche breve momento di questa frenetica vita, per gustare i detti latini, i proverbi, gli aforismi, le curiosità più diverse. Per elevare lo spirito ci sono le poesie e per tenere alto … il morale le battute e le vignette.
Questa mescolanza di generi raccoglie consensi perché anche così si dà un'ulteriore prova della grande capacità e duttilità dell'Esperanto nel rendere lo spirito di diversi dialetti, lingue e culture.
Approfondiamo ed esercitiamo sempre la nostra bella lingua su materiale vario.
Non è facile accontentare tutti i gusti e mantenere il giusto equilibrio.
Perciò sono sempre graditi i consigli.
Prevediamo un numero particolare sull'appena concluso congresso in Italia a San Benedetto del Tronto, mentre il prossimo avverrà nel sud ovest della Cina, nella città di Kunming. La delegazione giunta fra noi ci ha invitato caldamente. Non avete mai visitato la Cina? Non state a pensarci: aderite. □ (*RoBo*)

La Redakcio de "**Itala Fervojisto**" - Informa Bulteno kaj la Estraro de IFEA varme bondeziras profiti de la someraj libertempoj por ripozi, amuziĝi kaj ĉefe por partopreni en kongresoj kaj en multaj diversaj aliaj esperantistaj manifestacioj.

TORINO PORTA SUSA
LA STAZIONE AV

L'opera

Situata tra Corso Bolzano e il viale alberato della "Spina", la nuova stazione Torino Porta Susa AV è una spettacolare galleria in acciaio e vetro - lunga 386 metri (quanto un *Frecciarossa*) e larga circa 30 metri - ritmata da una serie di attraversamenti della galleria situati in continuità con il tessuto viario preesistente.

All'interno della galleria urbana, le aree dei servizi dedicati ai viaggiatori e alla città, sono ospitate in volumi trasparenti in acciaio e vetro, e nei due livelli sottostanti si trovano parcheggi e locali tecnici.



L'architettura del progetto reinterpreta in chiave moderna le magnifiche gallerie urbane delle città italiane del XIX secolo e le *hall* ferroviarie delle stazioni ottocentesche.

Dal punto di vista "sistemico" si articola in quattro ambiti:

sistema treni: banchine di accesso e binari, realizzati al di sotto del fabbricato della stazione;
sistema servizi ai viaggiatori: biglietterie, sale d'attesa, informazioni e altri servizi primari per la clientela ferroviaria;
sistema servizi: attrezzature di pubblica utilità, intrattenimento, culturali, commerciali e di ristoro;
sistema trasporto integrato: la stazione della metropolitana, al di sotto del piano dei binari ferroviari, parcheggi, raccordo con le linee bus di superficie.

Architettura Bio Climatica ed efficienza energetica

La "pelle vetrata" della stazione (circa 15.000 m²) è quasi interamente equipaggiata di celle fotovoltaiche monocristalline posizionate tra i due strati delle lastre di vetro della copertura. Esse fungono da schermo frangi-sole di densità variabile crescente dal basso verso il colmo della copertura e contribuiscono al comfort ambientale interno in estate (produzione di energia: 680.000 KWh/anno).

La galleria del fabbricato è rinfrescata in modo naturale dal volume interrato dei binari, che permette la creazione di moti convettivi naturali d'aria risalente dal basso del volume ferroviario all'alto della copertura vetrata. Inoltre, le lastre di vetro che formano la lanterna in sommità, distanziate tra di loro da uno spazio di circa 5 cm di altezza, consentono scambi d'aria naturali

tra l'ambiente interno e l'esterno.
Il comfort ambientale è completato da apporti di calore (d'inverno) e di refrigerio (d'estate), fornito da pannelli radianti a pavimento posizionati negli spazi di attesa dei viaggiatori.
La presenza di una diffusa vegetazione, con alberature su vaso, permetterà di ombreggiare le aree di circolazione interne aumentando la sensazione di comfort naturale.

Premio europeo per la copertura fotovoltaica

Il Premio Solare Europeo 2012 è stato assegnato a Torino Porta Susa AV per la volta di copertura, realizzata con un sistema fotovoltaico che consente di recuperare parte del fabbisogno elettrico dell'intero corpo stazione.
Il riconoscimento è stato consegnato, a Berlino, dall'Associazione Eurosolar.

Grandi progetti a confronto

Il Concorso internazionale per la nuova stazione AV di Torino Porta Susa e per una torre annessa per i servizi, bandito da Rete Ferroviaria Italiana nell'estate del 2001, ha avuto due fasi: nella prima (autunno 2001), la giuria internazionale - presieduta dall'architetto olandese Herman Hertzberger - ha esaminato le 55 idee progettuali presentate in forma anonima.
Nella seconda fase (inverno 2001), dopo accurato esame, la giuria ha selezionato 7 progetti che sono risultati appartenere ai concorrenti: Gruppo Arep (Jean-Marie Duthilleul e Etienne Tricaud) - Silvio d'Ascia e Agostino Magnaghi; Turner & Townsend Group - William Woolgar - Derossi Associati - Boris Podrecca; IAW - Alberto Priolo; Atelier d'Architecture Paczowsky - Fritsch; Tecnosistem - Franco Purini; Manuel Zanon - Stefano Liccardo - Massimo Stella; Lisandro Gambogi - Archea.
La Giuria, riunitasi a Torino il 5 e 6 marzo 2002, decretò vincitore il progetto del Gruppo AREP (Jean-Marie Duthilleul e Etienne Tricaud) - Silvio d'Ascia e Agostino Magnaghi *"… per la semplicità e comprensibilità dell'involucro nonché per la definizione di uno spazio urbano che, fondendo le funzioni di un importante nodo intermodale con attraenti servizi commerciali, si prefigura come polo di attrazione della città ...".*

Cenni storici

Costruita nella zona d'ingresso occidentale della città a metà del XIX secolo, la Stazione di Porta Susa, allora chiamata "Stazione della Ferrovia di Novara", fu un elemento importante dello sviluppo urbanistico della città sabauda. Il Regno di Sardegna fu l'unico tra gli Stati italia-





ni a mettere in atto un progetto di investimenti nelle infrastrutture ferroviarie e nel maggio 1855 venne inaugurato il primo tratto da Novara alle porte di Torino. Di impostazione eclettico-classicista, l'edificio storico della Stazione di Porta Susa (1855-1865) spicca per la sua collocazione a chiusura della prospettiva di Via Cernaia. Originariamente progettata come stazione di testa, divenne presto di transito, quando la linea si estese fino a Milano. L'edificio originario – ancora parzialmente utilizzato durante i lavori di costruzione del Passante ferroviario e dei corridoi aerei di collegamento fra le banchine sotterranee della nuova stazione AV – sarà oggetto di un progetto di ammodernamento e riqualificazione. □

La nuova stazione AV in cifre

investimento economico	79.000.000 €
lunghezza	385 m
larghezza	30 m
altezza rispetto alla quota strada	da 3 a 12 m
superficie	37.000 m²
aree dei servizi tecnici	8.000 m²
aree commerciali (+ 700 m² biglietterie)	7.700 m²
aree pedonali interne al fabbricato	13.000 m²
vetrate esterne (15.000 di celle fotovoltaiche) potenza prodotta	19.400 m² 680.000 KWh/anno
acciaio	3.000 t
ascensori	10
scale mobili	19
posti auto (n. 107 di sosta lunga +n. 60 di sosta breve + n. 22 taxi) su 7.600 m²	189
tempo di realizzo (09/2011 collegamento Metro)	2006-12
maestranze	110
fermata integrata	Metro Linea 1

La trasformazione urbana - I numeri

superficie territoriale	180.000 m²
proprietà del Comune di Torino	65.000 m²
proprietà di RFI	115.000 m²
parcheggi pubblici	35.000 m²
aree verdi	22.600 m²
aree pedonali/piazze esterne al fabbricato	20.000 m²
superficie totale piani Torre RFI	48.000 m²
superficie totale piani Fabbricato storico RFI	5.000 m²

TORINO PORTA SUSA
LA STACIO AV

Vorkoj

Lokita inter *Korso Bolzano* kaj la arbkovrita bulvardo "*Spina*", la nova stacidomo *Porta Susa AV* estas spektakla tunelo el ŝtalo kaj vitro - 386 metrojn longa (kiel *Frecciarossa*) kaj larĝa 30 metrojn - krucigita per serio de pasejoj tra la galerio, kiuj donas kontinuecon al la antaŭekzistantaj stratoj.

Interne de la tunelo estas servoareoj dediĉitaj al vojaĝantoj kaj al la urbo. Ili estas en travidebla volumoj el ŝtalo kaj vitro, kaj en la du malsupraj etaĝoj estas parkejo kaj teknikaj ejoj.

La arkitekturo de la projekto reinterpretas modernstile la superbajn urbajn tunelojn de la XIX jc. en la italaj urboj kaj la halojn de la tieaj fervojaj stacidomoj.

El la "sistemo"-perspektivo ĝi estas dividita en kvar areoj:

sistemo trajnoj: kajoj kaj trakaliro, lokitaj sub la stacidomo;

sistemo servoj al la vojaĝantoj: giĉetoj, atendejoj, informejoj kaj aliaj bazaj servoj por la klientoj;

sistemo servoj: ekipaĵoj pri kulturaj, komercaj kaj publikaj necesoj, amuzaĵoj kaj manĝejoj;

sistemo integrita transporto: metroa stacidomo, sub la nivelo de la fervojo, aŭto parkejoj, aŭtobusaj linioj kunligas kun la urba surfaco.

Arkitekturo Bio-Klimata kaj energia efikeco

La "vitra haŭto" de la stacio (ĉirkaŭ 15.000 m²) estas preskaŭ komplete ekipitaj per fotovoltaaj monokristalaj ĉeloj situantaj inter la du tavoloj de la vitro tegmentplatoj. Ili funkcias kiel sunŝirmilo kun varia denseco, kreskanta de la malalto al la supro de la tegmento kaj kontribuas al la somera interna media komforto (produktado de energio: 680.000 kWh/jare).

La tuta tunelo estas nature malvarmigita danke al la subteraj volumoj de la trakejoj, kio ebligas la kreon de naturaj konvektaj movoj de la aero, kiu leviĝas el la fundo de la fervoja volumo ĝis la alta vitra plafono. Krome, la vitraj tavoloj, kiuj formas la lanternon ĉe la supro, in-

terspacigitaj inter ili per spaco de ĉirkaŭ 5 cm, ebligas naturan aerumadon ambaŭdirekte.
La media komforto estas kompletigita per alportoj de varmo (vintre) kaj de refreŝiĝo (somere), provizitaj per radiantaj paneloj sub la plankoj en la atendejoj de la vojaĝantoj.
La ĉeesto de flaŭraĵo, kun arboj tamen en vazoj, ebligos ombrumi la internajn trairejojn donante senton de natura komforto.

Eŭropa premio pro la suna fotovoltaaj tegmentoj

La *Eŭropa Suna Premio* 2012 estis asignita al *Torino Porta Susa AV* pro la tegmenta fotovoltaa sistemo, kiu rekuperas parton de la elektraj necesoj de la tuta stacio.
La premio estis ricevita, en Berlino, de la *Eurosolar*-Asocio.



Famaj arkitektoj kompare

La internacia konkurso por la nova stacidomo *Torino Porta Susa AV* kaj por turo de la servoj, anoncita de la itala fervoja reto en somero 2001, havis du fazojn: en la unua (aŭtuno 2001), la internacia ĵurio - prezidata de la nederlanda arkitekto Herman Hertzberger - ekzamenis 55 anonimajn projektajn ideojn.
En la dua fazo (vintro 2001), post zorga ekzamenado, la ĵurio elektis 7 projektojn, kiuj apartenis al la konkursantoj: Grupo Arep (Jean - Marie Etienne kaj Duthilleul Tricaud) - Silvio d'Ascia kaj Agostino Magnaghi; Turner & Townsend Grup - William Woolgar - Derossi Associates - Boris Podrecca; IAW - Alberto Priolo; Atelier d'Architecture Paczowsky - Fritsch; Tecnosistem - Senpaga Pura; Manuel Zanon - Stefano Liccardo - Massimo Stella; Lisandro Gambogi - Archea.
La ĵurio kunveninte en Torino la 5-an kaj 6-an de marto 2002 dekretis venkintan la projekton de la Grupo AREP (Jean - Marie Etienne kaj Duthilleul Tricaud) - Silvio d'Ascia kaj Agostino Magnaghi "*... pro la simpleco kaj entenebleco de la ejo kaj ankaŭ pro la difino de urba spaco, kombinanta la funkciojn de grava intermodala nodo kun allogaj komercaj servoj, prezentiĝas kiel altira poluso en la urbo ...*".

Historio

Konstruita en la okcidenta enirpordo de la urbo meze de la XIX jc., la fervoja stacidomo *Porta Susa*, tiam nomita "Novara", estis grava elemento por la evoluo de la Savoja-urbo. La Regno de Sardinio estis la sola inter la italaj ŝtatoj, kiu efektivigis investadan projekton por fervoja infrastrukturo kaj en majo 1855 estis inaŭgurita la unua linia sekcio de Novara ĝis apud Torino. Stile eklektik-klasika, la historia konstruaĵo de *Porta Susa* (1855-1865) elstaras pro ĝia situo fone de la perspektivo de Strato Cernaia. Origine desegnita kiel kapstacio,

ĝi baldaŭ iĝis travetura, kiam la linio estis etendita al Milano.
La originala konstruaĵo - ankoraŭ parte uzata dum la konstruo de la fervoja ĉirkaŭringo kaj de la aeraj koridoroj kunigantaj la subterajn platformojn de la nova trakaro *AV* - iĝis projekto de modernigo kaj de rekvalifiko. □ *(Trad. RoBo)*



La nova stacio AV cifere

ekonomia investado	79.000.000 €
longo	385 m
larĝo	30 m
alto kompare al la strata nivelo	3 ĝis 12 m
surfacoj	37.000 m²
areoj por tecnikaj servoj	8.000 m²
areoj komercaj (+ 700 m² biletgiĉetoj)	7.700 m²
areoj piediraj interne de la domo	13.000 m²
vitraloj eksteraj (15.000 kovritaj per fotovoltaaj ĉeloj) povumo produktita	19.400 m² 680.000 KWh/jare
ŝtalo	3.000 t
liftoj	10
rulŝtuparoj	19
aŭto lokoj (107, longa halto + 60, eta halto + 22 taksioj) 7.600 m²	189
finpretigo (09/ 2011 kunligo al Metroo)	2006-12
laboristoj	110
integrita haltejo	Metroo Linio 1

La urbaj transformoj - La ciferoj

teritoria surfaco	180.000 m²
propraĵo de la Komunumo de Torino	65.000 m²
propraĵo de RFI (Itala Fervoja Reto)	115.000 m²
publikaj parkejoj	35.000 m²
verdaj areoj	22.600 m²
piediraj areoj/placoj esteraj	20.000 m²
tuta surfaco etaĝoj Turo RFI	48.000 m²
tuta surfaco etaĝoj historia stacidomo RFI	5.000 m²

TROPPA SICUREZZA NON CONVIENE. - I MORTI: IN UN ALGORITMO

Uno studio della European Railway Agency (mai smentito) spiega che investire di più non è una "performance di sicurezza sostenibile". Esso suggerisce una formula matematica da mettere in conto quando si chiude il bilancio societario. I costi sociali (risarcimenti per vittime e feriti) in Europa rappresentano il 73% dei costi degli incidenti.

Fwsi: *fatalities and weighted serious injuries*. Sono i morti e i feriti gravi delle ferrovie d'Europa: amputati, ustionati, travolti, schiacciati. Ma per la *Era*, l'Agenzia ferroviaria europea, sono "Fwsi = Morti e feriti seri pesati = 1 F + SI/10″. Una sigla di un algoritmo, una formula matematica da mettere in conto quando si fa il bilancio societario. Una voce di spesa che solo nel 2011 è costata tanto, "troppo", alle compagnie ferroviarie: più di 2,5 miliardi di euro. E che va tagliata. A qualsiasi costo? No: le spese per aumentare la sicurezza devono portare un uguale risparmio tra i risarcimenti per morti e feriti. Altrimenti più sicurezza non è conveniente, o, per dirla con le parole dell'Agenzia europea, non è una "performance di sicurezza sostenibile".

A dirlo, in particolare, è uno studio della European Railway Agency, l'Agenzia ferroviaria dell'Ue che dal 2005 sviluppa modelli e fa raccomandazioni, in tema di sicurezza ferroviaria, alla Commissione europea, che le elabora in direttive per gli Stati membri. Essa è un organismo dell'Unione Europea e - spiega il sito ufficiale - ha l'obiettivo di realizzare un'area ferroviaria europea competitiva e "assicurare i livelli di sicurezza richiesti".



Lo studio è stato pubblicato per la prima volta nel 2008, firmato da Angelo Pira e Roberto Piazza, coordinatori del progetto di Era, e Torben Hollvad, consulente, così intitolato "Una prestazione di sicurezza sostenibile per le ferrovie".

In esso si legge: "Sia un 'eccesso di sicurezza' (biglietti e costi di accesso più alti) che una 'carenza di sicurezza' potrebbero spingere i clienti a cambiare modo di trasporto". Il ragionamento è chiaro: troppe spese per la sicurezza ferroviaria fanno aumentare il prezzo del biglietto, cioè: troppa sicurezza non è sostenibile perché le ferrovie perderebbero clienti. Dall'altro lato, spendere troppo poco in sicurezza può provocare un numero di incidenti tale da scoraggiare i clienti a scegliere il treno. Il livello di sicurezza sostenibile, in un modo o nell'altro, non deve far scappare i clienti.

Nel paragrafo "Prestazione di sicurezza sostenibile, cosa è?" l'Agenzia ferroviaria europea arriva dritta al punto e svela la soluzione: la prestazione di sicurezza sostenibile è "la prestazione raggiunta quando la riduzione 'dell'impatto economico degli incidenti' è uguale al costo delle misure da implementare per ottenere tale riduzione". In altre parole, ogni investimento fatto per migliorare la sicurezza, deve far risparmiare la stessa

cifra negli incidenti ferroviari.
Facendo un esempio, secondo l'Agenzia ferroviaria europea non è sostenibile spendere 100 euro per delle misure di sicurezza che fanno risparmiare solo 50 euro in morti, feriti e danni. Il modello della "prestazione di sicurezza sostenibile" è stato presentato in convegni in Italia e oltreoceano. Il 6 ottobre 2008 Pira, uno degli autori, l'ha portato alla conferenza internazionale sulla sicurezza ferroviaria di Denver, in Colorado, mentre il 20 marzo 2009 lo ha illustrato anche all'università di Roma, al convegno nazionale sulla sicurezza e l'esercizio ferroviario. Tre mesi dopo - il 29 giugno - un treno merci deragliò nella stazione di Viareggio e da un carro cisterna fuoriuscì gpl: morirono 32 persone, altre decine rimasero gravemente ferite.
"Tutta l'impostazione della normativa europea sulla liberalizzazione fa a pugni con il concetto di natura costituzionale previsto dal nostro ordinamento, che tutela la salute delle persone e la vita umana quale bene primario con particolare riguardo ai principi contenuti nell'articolo 2087 del Codice civile, che impone l'adozione di tutte le misure 'tecnicamente possibili'", dichiara al fattoquotidiano.it Dante De Angelis, uno dei 12 ferrovieri rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza ammessi come parte civile nel processo per il disastro della Versilia. "Mentre i nuovi principi europei che si stanno affacciando - continua il macchinista - prevedono 'soglie di accettabilità del rischio' anche riguardo ad eventi catastrofici e ad infortuni mortali, si effettua un cinico calcolo costi-benefici dove le spese per la prevenzione degli incidenti vengono messe a confronto con quelle del risarcimento dei morti. Ad esempio proprio sulla base di questi calcoli l'Agenzia europea ha scelto di non rendere obbligatorio il rilevatore di svio sui treni merci, un dispositivo che non elimina i deragliamenti ma ne limita gli effetti fino ad annullarli. A Viareggio quell'oggetto, dal costo di 500 euro, avrebbe fatto la differenza".
La sicurezza nelle ferrovie europee è un problema serio, anche per quanto riguarda i soldi: oltre ai "costi sociali" (risarcimenti per morti e feriti seri), che in Europa costituiscono più del 73% dei costi medi degli incidenti ferroviari, bisogna considerare anche i danni all'ambiente (28 gli incidenti che nel 2011 hanno coinvolto materiale pericoloso nei Paesi membri), quelli alle infrastrutture e i costi dei ritardi. In Europa peraltro una volta ogni due giorni deraglia un treno o c'è una collisione.
Tutte cifre tratte dal "Rapporto intermedio sullo sviluppo della sicurezza ferroviaria nell'Unione europea" pubblicato nel maggio 2013 dalla stessa Era. Nel rapporto si legge: "Comunque, è diventato difficile sostenere la tendenza a ridurre i decessi sulle ferrovie". I morti e i feriti costano tanto. Ma, a volte, sono più sostenibili. □


Ĉu vi certas, ke tio utilas por alkutimiĝi alfronti
la prosperojn kaj malprosperojn de la vivo?

TRO DA SEKURECO NE KONVENAS - LA MORTINTOJ?: EN ALGORITMO

Studo de ERA, la Eŭropa Fervoja Agentejo (neniam reprenita) klarigas, ke pli da investado ne estas "sekureca eltenebla agado". Ĝi sugestas enkalkuli matematikan formulon kiam oni kvitigas la kompanian bilancon. La sociaj kostoj (kompenso por mortoj kaj lezoj) en Eŭropo konsistigas el 73% de la kostoj de akcidentoj.
Fwsi: *fataloj kaj pezitaj gravaj vundoj*. Tio estas la mortoj kaj la seriozaj lezoj ĉe la fervojoj de Eŭropo: amputitaj, bruligitaj, puŝitaj, dispremitaj viktimoj. Sed por ERA, ili estas "Fwsi = Pesataj mortoj kaj seriozaj lezoj = 1 F + SI/10". Simbolo de algoritmo, matematika formulo por kalkuli la kompanian bilancon. Ero de la elspezoj, kiu nur en 2011 kostis tre multe, "tro multe", por la fervojaj entreprenoj: pli ol 2,5 miliardoj da eŭroj. Kaj kiu devas esti tranĉitaj. Je ajna kosto? Ne: la kostoj por pliigi sekurecon devas alporti egalan ŝparadon por kompensoj por mortoj kaj lezoj.


Mia plej alta kuzo devas grimpi seĝon por kombi siajn harojn...

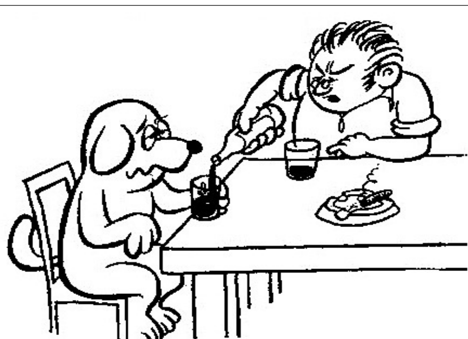
Alie, pli da sekureco ne estas avantaĝa, aŭ, por citi la vortojn de ERA, ne estas " agado daŭrigeble eltenebla".
Diras tion, precipe, studo de ERA, la Eŭropa Fervoja Agentejo, kiu ekde 2005 evoluigas modelojn kaj elmetas rekomendojn pri la temo de la fervoja sekureco, al la Eŭropa Komisiono, kiu prilaboras ilin en direktivojn por la membroŝtatoj. Ĝi estas korpuso de la Eŭropa Unio kaj - diras la oficiala retejo - ĝi havas la celon realigi konkuran eŭropan fervojan areon kaj "garantii la bezonatajn sekurecajn nivelojn".
La studo estis eldonita unuafoje en 2008, subskribita de Angelo Pira kaj Roberto Piazza, kunordigantoj de la projekto de ERA, kaj de Torben Hollvad, konsilisto, tiel titolita "Daŭrigebla eltenebla sekureca agado por la fervojoj". En ĝi oni legas: "Kaj 'troa sekureco' (kun pli altaj biletoj kaj alirkostoj), kaj 'manko de sekureco' povus puŝi la klientojn ŝanĝi transportilon". La rezonado estas klara: tro multaj elspezoj por la fervoja sekureco altigas la prezon de la bileto, tio estas: tro da sekureco ne estas daŭrigeble eltenebla ĉar la fervojoj perdus klientojn. Aliflanke, elspezi tro malmulte povus kaŭzi pli da akcidentoj, kiu instigus la klientojn ne elekti la trajnon. La eltenebla nivelo de la sekureco en unu maniero aŭ en la alia, ne devus forkurigi la klientojn.
En la sekcio pri "Agado pri eltenebla sekureco, kio estas?" ERA iras rekte al la punkto kaj malkaŝas la solvon: la agado por eltenebla sekureco estas "la agado atingita kiam la redukto ‘de la ekonomia efiko de akcidentoj' egalas la koston de la rimedoj por efektivigi tiun redukton". En aliaj vortoj, ĉiu investo farita por plibonigi la sekurecon devas ŝparigi sa-

man sumon pro la fervojaj akcidentoj. Prenante ekzemplo, laŭ la Eŭropaj Fervojaj Agentejo ne estas elteneble elspezi 100 eŭrojn por la sekureco, kiuj ŝparigas nur 50 eŭrojn en mortoj, lezoj kaj damaĝoj. La modelo de "eltenebla sekureca agado" estis prezentita dum kongresoj en Italio kaj eksterlande. La 6-an de Oktobro 2008 Pira, unu el la aŭtoroj, klarigis ĝin en la internacia konferenco pri fervoja sekureco en Denver, Kolorado, kaj la 2-an de Marto 2009, li ankaŭ ilustris ĝin ĉe la Universitato de Romo, en la nacia konvencio pri la sekureco en la fervoja mastrumado. Tri monatojn poste - la 29-an de Junio 2009 - vartrajno elreliĝis en la stacio de *Viareggio* kaj el cisternvagono eliris LPG (likva gasa propano): 32 homoj mortis, dekoj estis serioze vunditaj.

"La tuta principaro de la EU-leĝoj pri la liberaligo estas en konflikto kun la koncepto de la konstitucia naturo antaŭvidita de nia leĝa sistemo, kiu protektas la sanon kaj la homan vivon kiel primara bono precipe en rilato al la principoj de la Artikolo 2087 de la Civila Kodo, kiu postulas la adopton de ĉiuj rimedoj 'teknike realigeblaj'", deklaras en *fattoquotidiano.it*, Dante de Angelis unu el la 12 fervojistoj, reprezentantoj por la sekureco akceptitaj kiel civila partio en la proceso pri la katastrofo en *Versilia*. "Kvankam la novaj Eŭropaj principoj, kiuj aperas - daŭrigas la lokomotivisto - antaŭvidas 'sojlojn de akceptebla risko' ankaŭ rilate al katastrofaj eventoj kaj mortoj, oni faras cinikan kalkulon kostoj-profitoj, kie la kostoj por preventi akcidentojn estas komparataj kun tiuj de la kompenso por la mortintoj. Ekzemple, ĝuste surbaze de ĉi tiuj kalkuloj ERA elektis ne devigon munti sur vartrajnoj detektilon kontraŭ dereliĝoj, mekanismo kiu ne forigas la elreliĝojn, sed limigas iliajn efektojn ĝis nuligo. En Viareggio tiu objekto, kiu kostas 500 eŭrojn, devintus fari diferencon".

La sekureco en la eŭropaj fervojoj estas serioza problemo, ankaŭ rilate al la mono: aldone al la "sociaj kostoj" (kompenso por mortoj kaj seriozaj lezoj), kiu en Eŭropo reprezentas pli ol 73% de la averaĝa kostoj de la fervojaj akcidentoj, oni devas konsideri ankaŭ la damaĝojn al la medio (estis 28 la akcidentoj, kiuj en 2011 implikis danĝerajn materialojn en la membroŝtatoj), tiuj al la infrastrukturoj kaj la kostoj pro malfruoj. En Eŭropo, cetere, unufoje po du tagoj trajno elreliĝas aŭ okazas kolizio.

Ĉiuj ciferoj estas prenitaj el la "Provizora Raporto pri la evoluo de la fervoja sekureco en Eŭropa Unio", eldonita en majo 2013 de ERA mem. La raporto diras: "Tamen, iĝis malfacile subteni la tendencon redukti la mortojn ĉe la fervojoj". La mortintoj kaj la vunditoj kostas multe. Sed, fojfoje, ili estas pli



Tariffe postali troppo alte? Non per tutti…

Peso in g	1994 €*	1997 €*	2002 €	2005 €	2012 €
1-20	*0,39*	*0,41*	0,45	0,60	0,70
21-50	*0,52*	*0,67*	0,75	0,90	1,90
51-100	*0,72*	*1,03*	1,00	1,50	2,10
1-20	100	+7%	+15%	+54%	+79%
21-50	100	+30%	+44%	+73%	+265%
51-100	100	+43%	+39%	+108%	+192%

* Valore in € rispettivamente di *750, 1000, 1400* e di *800, 1300, 2000* Lire.

Fate attenzione alla serie storica qui sopra e ai relativi aumenti percentuali.
Con gli ultimi adeguamenti elargitici da Poste Italiane S.p.A., una lettera ***prioritaria*** (= *che ha la precedenza, preferita*?) va affrancata con 70 centesimi (purché sia standard, altrimenti di più) e si potrebbe anche pensare che sia normale e giusto…
Fra l'altro, *prioritaria* rispetto a che cosa, visto che la posta *non prioritaria* non esiste piú? giacché, "furbescamente", hanno abolita la tariffa ordinaria!?
Inoltre, se la lettera supera i 20 g, quanto cresce l'affrancatura? Naturale domanda e semplice risposta: in proporzione un po' di più! Invece no!, molto, molto di più; vedi la seguente tabella:

Peso in grammi	Piccolo standard	Medio standard	Extra standard
1-20	0,70	1,90	1,90
21-50	1,90	1,90	2,10
51-100	--	2,10	2,60
101-250	--	2,60	3.20
251-350	--	3,20	5,20
351-1000	--	5,20	8,00
1001-2000	--	8,00	8,00

Sono vere assurdità. Per 2 lettere piccole standard occorrono 0,70 x 2 = 1,40 €.
Per 1 sola lettera di peso fra 21 e 50 g occorrono 1,90 o perfino 2,10 €.
Ciò è insensato, ma evidentemente molto redditizio per le Poste.
Inoltre, ricordate che, "furbescamente", sono state abolite le tariffe "***Stampe***" che esistevano quando si intendeva in un qualche modo favorire e stimolare la diffusione della cultura: adesso essa non solo viene sfavorita, ma perfino contrastata e boicottata.
Infatti, spedire un manoscritto o un semplice opuscolo come (per forza) fosse una lettera, può costare fino a 8,00 €, cioè parecchio di più del prezzo di molti libri.
Per non parlare delle tariffe per l'estero (non esiste più l'Unione Europea?), che sono del tutto assurde.

Peso in g	Zona 1	Zona 2	Zona 3
Normale			
1-20	0,85	2,00	2,50
Compatta			
21-50	2,60	3,50	4,50
51-100	3,50	4,50	6,00
101-250	5,00	7,50	9,00
251-350	6,00	9,00	13,00
Voluminosa			
1-350	7,50	10,00	15,00
351-1000	9,50	15,00	20,00
1001-2000	16,00	25,00	30,00

Qui, una volta, erano previste "***Stampe a tariffa ridotta***", perché si cercava di incentivare la diffusione della cultura italiana all'estero.
Però, c'è chi gode di tariffe agevolate!
Sì, eccome! Si tratta della corrispondenza a favore dei politici che intasano le nostre cassette delle lettere durante le loro campagne elettorali (cioè spesso).
Per loro, un plico fino a 70 g, la tariffa è di 0,04 €.
Sì, avete capito bene, non è un errore di battuta,: **4 centesimi di €**, contro 2,10 o 2,60 € per gli ordinari contribuenti.
E i nostri politici continuano ad elargirsi anche gli stratosferici (cosiddetti) rimborsi elettorali, che in realtà assomigliano di più a furti milionari. □

BoRo (da un'idea de A.I.)

Poŝtaj afrankoj tro multekostaj? Ne por ĉiuj...

Pezo en g	1994 €*	1997 €*	2002 €	2005 €	2012 €
1-20	*0,39*	*0,41*	0,45	0,60	0,70
21-50	*0,52*	*0,67*	0,75	0,90	1,90
51-100	*0,72*	*1,03*	1,00	1,50	2,10
1-20	100	+7%	+15%	+54%	+79%
21-50	100	+30%	+44%	+73%	+265%
51-100	100	+43%	+39%	+108%	+192%

* Egalvaloro en € respektive po 750, 1000, 1400 kaj 800, 1300, 2000 Liroj.

Atentu la ĉi supran historian serion kaj la koncernan laŭprocentajn altigojn:

Danke al la lastaj malavaraj komplezoj al ni fare de la "Poste Italiane S.p.A." (Italaj Poŝtoj, antaŭe ŝtataj, nun privataj) leteron ***prioritatan*** (= *antaŭrajtan*, *preferrajtan*?) oni devas afranki per poŝtmarko je 0,70 € (nur se ĝi estas standarta, alie necesas aldono) kaj oni pensu, ke tio estas normale kaj rajte…

Interalie, *prioritata* kompare al kio, konstatante, ke poŝtaĵoj *ne prioritataj* ne plu ekzistas, ĉar "ruze" oni forigis ties tarifon?

Cetere, se letero peze superas 20 gramojn, kiom altiĝas la afranko? Natura demando, kun facila respondo: proporcie iom pli multe! Nu, male! Multe,

Pezo en gramoj	Eta-standarta	Meza-standarta	Ekstra-standarta
1-20	0,70	1,90	1,90
21-50	1,90	1,90	2,10
51-100	--	2,10	2,60
101-250	--	2,60	3.20
251-350	--	3,20	5,20
351-1000	--	5,20	8,00
1001-2000	--	8,00	8,00

multe pli multe; vidu la tabelon:

Estas veraj absurdaĵoj.

Por 2 etstandartaj leteroj necesas 0,70 oble 2 = 1,40 €.

Por nur 1 letero kun pezo inter 21 kaj 50 g necesas 1,90 aŭ eĉ 2,10 €.

Tio estas sensenca, sed evidente multe pli enkasiga por la Poŝtoj.

Krome, oni devas memori, ke oni ruze forigis la tarifon "***Presaĵoj***"-n, kiu ekzistis ĉar oni intencis iel favori kaj stimuli la disvastigon de la kulturo: nuntempe la kulturon oni ne nur malfavoras, sed eĉ oni kontrastas kaj bojkotas.

Do, nun, sendi malnetaĵon aŭ simplan broŝuron, kiel (devige) ĝi estus letero, povas kosti ĝis 8,00 €, t.e. pli multe ol la prezo de multaj libroj.

Por ne paroli pri tarifoj al eksterlando (ĉu ne plu ekzistas la Eŭropa Unio?),

Pezo en g	Zono 1	Zono 2	Zono 3
Normala			
1-20	0,85	2,00	2,50
Kompakta			
21-50	2,60	3,50	4,50
51-100	3,50	4,50	6,00
101-250	5,00	7,50	9,00
251-350	6,00	9,00	13,00
Volumena			
1-350	7,50	10,00	15,00
351-1000	9,50	15,00	20,00
1001-2000	16,00	25,00	30,00

kiuj estas tute absurdaj.

Por sendoj al eksterlando iam ekzistis "***Presaĵoj favorprezaj***", ĉar oni klopodis disvastigi tra la mondo la italan kulturon.

Tamen, jes ja! ankoraŭ ekzistas specialaj rabatitaj tarifoj!

Temas pri la poŝtaĵoj favore al la politikistoj, kiuj plenŝtopas niajn poŝkestojn per pripartiaj aĉaj propagandaĵoj, ĉefe dum balotkampanjoj (t.e. tre ofte).

Por ili, leterpaketo kun pezo ĝis 70 g, kostas 0,04 €.

Jes, vi bone komprenis, ne estas tajperaro: **0,04 € centimoj**, kontraŭ 2,10 aŭ 2,60 por la ordinaraj impostpagantoj.

Kaj niaj politikistoj daŭre disdonas al si ankaŭ supermezurajn (tieldiritajn) *porbalotajn repagojn*, kiu fakte multe pli similas al milionaj ŝteladoj. □

Iom pri la 66-a IFK en San Benedetto

Ni revenis la 24-an de majo el *San Benedetto del Tronto*, bela urbeto kun multe da belegaj palmoj diverspecaj, kiuj invitas al agrablaj promenadoj. La 66-a internacia kongreso de la fervojistoj estis ege interesa kaj nombris, malgraŭ la krizo, 136 kongresanojn precipe francoj, ĉeĥoj, rumenoj, belgoj kaj hungaroj. Du israelianoj, unu sola kubano ĉeestis, tamen el Ĉinio venis sesopo. La ĉina teamo transprenis la verdan flagon, ĉar la venontjara IFEF-kongreso okazos en *Kunming*, ĉefurbo de *Yunnan*.

Aparte ni multe parolis kun s-ro *Zhang*, kiam la ĉina delegacio ĉeestis en la kongresejo. Ili havis iujn malfacilaĵojn kiam ili mendis la vojaĝon al Italio. Sed poste la ĉina vojaĝ-agentejo provizis al ili aŭtobuseton por esti sendependaj. Per ĝi ili ekskursis al Florenco kaj al Romo. Post la kongreso en *San Benedetto* ili flugis al Parizo.

La etoso en la kongresejo de hotelo *Calabresi* estis tre agrabla kaj ankaŭ la vetero, ĝenerale suna, estis en tiuj tagoj sub la influo de la balkana vento-koridoro, kiu alportis siberian influon.

Ĝenerale la vetero estis ankaŭ favora al la ekskursoj al *Ascoli Piceno* kaj al aliaj renomaj urbetoj kaj vilaĝoj de pentristoj kaj poetoj de la regiono Markio. Ni multe vidis kaj lernis el tiuj ekskursoj, kiuj abunde plenigis niajn mankojn pri multaj konoj.

La Regiono Markio estas tre riĉa je vidindaĵoj. Temas pri vilaĝoj, sanktejoj kaj batallokoj de la dua mondmilito, ĉar ĝi estis ĉe la germanaj defendlinioj *Gustav* kaj *Gotika,* kiuj malpermesis la movojn de la partizanoj kaj de la homoj ĝenerale. Koste de lavango da sango, dum multaj monatoj tiu situacio blokis la liberigan aliron de la usona kaj brita armeoj. Tiuj ĉi lastaj estis helpataj de poloj, brazilanoj, novzelandanoj, kaj aliaj.

Multaj el tiuj malbonsortuloj pereis dum la akraj bataloj. Danke al ilia heroeca vivsindono por la liberigo de nia lando, mi pie haltis ĉe la milittombejo. La lokoj estas bone prizorgataj kaj tio estas la minumuno, kiun nia lando povas fari por danki al ili.

La pejzaĝoj de Markio estas tre lumaj kaj dolĉaj inter montetoj kaj la plej altaj montoj de *Gran Sasso* kaj *Majella Madre* ankoraŭ parte neĝkovritaj. Ni atingis la provincan ĉefurbon *Ascoli Piceno* kie inĝ. *Piero Celani*, prezidanto de la Provinca Administracio, akceptis nin en la arte freskita konsilia salono.

Vera granda honoro kaj li prezentis sian urbon kaj ties malfacilan antikvan historion. Interalie *Ascoli Piceno,* detale priskribita de la tre profesia ĉiĉeronino *Sara Giorgi*, sin montris fiera urbo ĉar estis 200 jarojn pli antikva ol la eterna Romo, kiu nur post multaj jaroj da kontrastoj fine sukcesis konkeri la tutan regionon. La originaj loĝantoj de la urbo faras ĉion por ne perdi la apartajn trajtojn de la konstruarto de ĝiaj palacoj kaj de la nomoj de siaj longaj kaj mallarĝaj stratoj. Ili fakte ankoraŭ nun nomiĝas «rue».

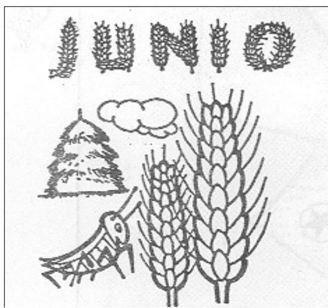
Emocia fakto por ni italoj estis la vizito al *Recanati*, kie la genia itala poeto *Giacomo Leopardi*, per mallonga liriko, kapablis harmonie priskribi la koncepton de "*La infinito*", de la senlimo. Same la vizito al *Castelfidardo* permesis al ni konatiĝi kun la akordeonoj italaj kaj argentinaj. Ekzempleroj tre malsamaj, sed entuziasmigaj pro iliaj variaj sonoj tuje harmonie donitaj. Ni multe aplaŭdis

prestiĝan akordeoniston pro lia talento. Sed li tute humile konfesis poste al ni, ke li neniam lernis muzikon, klarigante ke lia muzikkapableco estis nur frukto de siaj oreloj, de sia okuloj kaj, trie, de glaseto da vino. Elemento kiu estas bezonata al li por pli bone kapti el bongustaj vinoj de la regiono, guton post guto, la loge persvadajn kaj vivajn muziknotojn. Tia estis la sagaca kaj filozofia kombino de la tri elementoj, kiuj mirinde regis la registron de la valsoj, tangoj kaj popol-kanzonoj de lia repertuaro.

La akordeonoj de *Castelfidardo* estas mondkonate prestiĝaj: ili konsistas el 15 mil ero majstre kombinitaj kaj agordigitaj fare de la dilaga virinoj, kiuj de pluraj generacioj praktikis tiun faklaboron. Nun la ĝenerala agordiĝo estas, kiel diri, favorata de la komputiloj, sed finfine, por ke la muzikilo estu supere preta, necesas ankoraŭ la "arto" de lertaj manoj de tiuj virinoj. Nur tio donas al ili la vivon kaj ilian unikan karakteron. La kosto de klasika akordeono varias inter 5 aŭ 6 mil eŭroj. En la muzeo de *Castefidardo* estas raraj ekzempleroj, tute ne imiteblaj pro iliaj nuancoj, kiuj, post akurata majstra rebonigo, ankoraŭ grandparte perfekte funkcias.

En *Ancona* ni povis viziti la "Taktilan Ŝtatan Muzeon Omero" kiu troviĝas en la antikva Lazareto. En ĝia bela interna korto, apud eleganta fontano, la FEI-prezidanto prof. *Aldo Grassini* estis jam atendanta nin kun siaj helpantoj. Pere de liaj vortoj ni povis ekscii la historion de la muzeo kaj ĝian nunan taskon. Fakte ĝi permesas al homoj kun limigitaj vidkapabloj, kaj al ĉiuj, perfingre tuŝdiveni la formojn de famaj skulptaĵoj de la klasika kaj moderna tempoj.

Alitage ni vizitis *Ripatransone*-n, notindan romanikan kaj renasancan urbeton de potencaj episkopoj, kun ĝia majesta kastelo kaj belaj palacoj. Tie troviĝas la plej mallarĝa strateto en Italujo. La larĝeco de miaj ŝultroj ne permesis al mi trairi tiun vojeton. Nur restis al mi kiel al aliaj ekskursantoj turniĝi flanken por finfine sukcese trairi la dekmetran longon de la strateto. Tortura provo, kiun mi volonte ĉesis por atingi la pli rapide piedirantan grupon kaj admiri la lastajn monumentojn antaŭ ol iri al *Offida*.



Offida estas vizitinda urbeto kun sia bela eta teatro por 350 sidlokoj parteraj kune kun la triorda loĝiaro fajne ornamita per multaj siluetaj figuroj. Tiu teatro prezentiĝis kiel aŭtenta ĉefverko de talenta arkitekto, kiu aparte celis tuŝi la sentojn kaj la korojn de la vizitantoj. Estis tiel, ke sur la spuroj de inspirita padova paro, tie ofte daŭre ripetiĝas amdeklaroj. Lorenca kaj Andreo, paro el Bolonjo, majstre imitis tiun momenton por sia amafirmo. Kompreneble nia ĉiĉerono atente kolektis iliajn kortuŝajn vortojn, ĉar li intencas eldoni specialan kolekton de tiuj belaj kaj feliĉaj frazoj. Ankaŭ Lorenca kaj Andreo havis sian gloran momenton en tiu juvela teatreto kaj ili ricevis senfinajn aplaŭdojn pro la simpatia maniero reciti emociplene kaj kuntreni ĉiujn en momenton de granda ĝojo kaj kontento.

Tiu estas la amika etoso de la IFEF-kongresoj des pli, ke la gekongresanoj estas ligitaj ja per sia intereso por la internacia lingvo, sed ankaŭ ĉar Esperanto vere kunfratigas la popolsentojn, dum la reloj, kiel oni scias, kunligas la landojn.
Offida ne estas nur bela urbeto, ĝi estas ankaŭ patrujo de puntistinoj. Ilia magia brodaĵarto, dum jarcentoj, pasis de patrinoj al filinoj de ilia frua junaĝo.
Multaj estas la admirindaĵoj kolektitaj en faka muzeo, kie interalie troviĝas la fabele brodita robo farita por la mondkonata *Noemi Kampbell* okaze de novjorka defilado. Ĝi estas travidebla kiel senmateria araneaĵo, al kiu aldoniĝis serio da eburaj cilindretoj, kiuj sinfonie, per siaj delikataj muzikaj tintinadoj, pli valorigis la paŝadon de la modelulino sur la ponto-podio. La ĉeestantoj estis ravitaj pro la evento.
Terure stelalta la kosto de tiu rara puntotamburaĵo, kiu valoris 4 miliardojn da liroj: nekredebla sumo por ni, sed ne por la alta aristokrataro de la mondo.
Offida sin distingas ankaŭ pro siaj etaj blankaj keksoj, kiuj havas la formon de fungetoj. Iliaj ingrediencoj estas tre simplaj: faruno, mueligitaj migdaloj, sukero kaj aniso. Ili estas karamele kraketantaj kaj similas al draĝeoj. Tamen ili ne povas esti preparitaj hejme, sed nur en panfarejoj pro necesa longa sekiga restado dumnokte en varmeta kesto de la forno mem. Nur la sekvontan matenon ili estos finbakataj en tre varma forno de kukejo aŭ bakejo, kiu karameligas la tuton. Pro tio ili fariĝas rapide malmolaj por la dentoj. Ĉi-kaze oni devas varmigi ilin en forno dum 10 minutoj kaj ili denove iĝas molaj kaj ege bongustaj.
Al tio en *Offida* aldoniĝis malavara regalado de manĝetaĵoj kaj gustumado de ege bongustaj vinoj, interalie la ruĝa “*Esperanto*”, altvalora kaj premiita internacie, ofertitaj de la loka firmao “*Ciù Ciù*”. Ni povis escepte gustumi ĝin ankaŭ donace de la hotelmastro *Fausto Calabresi*.
Mi vere ĝuis ĉiujn ekskursojn de la neforgesebla semajno, sed ankaŭ la aliajn renkontiĝojn, koncertojn, popolajn dancojn kaj kantojn kaj la longajn babiladojn kun geamikoj novaj kaj malnovaj. Dum la solena malfermo de la kongreso ni eĉ havis la plezuron vidi nian amikinon *Lina Gabrielli*, poetinon kiu loĝas en *Ascoli Piceno*.
Dankon, dankegon al la organizintoj de tiu bela kaj kulture riĉa fervojista kongreso, kiu montris al ni la konstantan modernigon de la fervojreto en nia lando defie al grandrapidaj trajnkonektoj en Eŭropo kaj en aliaj kontinentoj.
Vere la organizado de la tuta kongresa semajno estis modela kiel ankaŭ la restado en la hoteloj. La manĝoj estis altkvalitaj, variaj kaj abundaj, la unuopaj programeroj okazis regule kaj akurate. Substrekindas ankaŭ la afableco kaj la helpemo de la hotelestro d-ro *Fausto Calabresi* kaj de liaj kunlaborantoj.
Dankon ankaŭ al la urbestro d-ro *Giovanni Gasparri*, al la skipo de la DLF-fervojmodelistoj, kiuj ekspoziciis belajn maketojn en la urbodomo, al la IFEF-Prezidantino *Rodica Todor* el Rumanio, al la honora IFEF-prezidanto d-ro *Romano Bolognesi*, al la LKK-Prezidanto s-ro *Vito Tornillo* kaj al s-ro *Gianfranco Tomba*, kiu rapide solvis ne malmultajn administrajn problemetojn kaj plenumis diversajn taskojn.
Eblis ankaŭ partopreni en baza kurso de Esperanto fare de *Luisa* en kiu, laŭ la eldiro de la franca amiko *Jean Luc Tortel* el Parizo, “ni gaje kaj ĝoje duone laboris, duone ludis”. □ *Vittorio Madella*

Vita dell'IFEA

Il 12 marzo 2014 si sono svolte nei locali "Gemeaz Cusin" (ex DLF) di Bologna Centrale la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA.
Il Segretario ha riferito sulla situazione che ristagna a causa di soci inoperanti.
Queste note riferiscono quanto trattato in quella data e poiché era già attiva la sfida dell'appuntamento a San Benedetto, quello è stato il tema dominante.
Ovviamente molte cose erano ancora da preparare e seguire, per cui ognuno di noi doveva sentirsi impegnato a collaborare fattivamente secondo le proprie forze e capacità.
La partecipazione mia e di Vito allo "staĝo" a Les Issambres ha dato frutti.
Così come erano in stato avanzato diversi contatti per realizzar le serate artistiche durante il Congresso.
Importante anche che Vito, io (e signore) e l'amico Andrea Ferlauto ci si sia recati a San Benedetto per intensificare i rapporti con le istanze locali, intendendo: l'Hotel Calabresi "Kongesejo", il Comune per ottenere Patrocinio e vari permessi, l'Associazione albergatori, il Museo del Mare, Aziende di trasporto per le escursioni, Guide turistiche, Ditte di materiale organizzativo, ecc.
Altri contatti sono seguiti a diversi livelli e con diverse istanze e organizzazioni.
Le premesse erano molto favorevoli e incoraggianti. Spettava a tutti noi condurle nel migliore dei modi per una buona riuscita e fare una bella figura.
Le buone opportunità non mancavano e la parola d'ordine era "rendersi disponibili e tenersi pronti. Così è stato per Vito, Gianfranco, Luisa e me. Altri? □

(RoBo)

CHI PER PRIMO … ?

Macchina a motore

I padri gesuiti belgi Ferdinand Verbiest e Philipe-Marie Grimaldi, mentre lavoravano a Pechino per conto del governo cinese, progettarono e costruirono una macchinina lunga circa 60 cm che si muoveva grazie a un semplice motore a vapore. Un getto di vapore, proveniente da un tubo collegato a una caldaia a carbone, faceva girare una piccola ruota solidale con l'assale. Verbiest cominciò a lavorare al progetto nel 1665 e nel 1671 presentò a Pechino il suo modellino, che funzionò ininterrottamente per due ore. Nonostante il successo, quest'impresa non ebbe seguito né in Cina né in Belgio, così questo primato di Verbiest rimase isolato.

Macchina a benzina

Alla fine del XVIII secolo e nel corso del XIX, in Europa furono costruiti veicoli a vapore per usi pratici con motori assai superiori a quello di Verbiest. Ma Siegfried Marcus (1831-98), un meccanico tedesco che lavorava per la corte austriaca a Vienna, ebbe un'idea differente. Per un decennio, a cominciare dal 1864, costruì vari veicoli con semplici motori a benzina. Sfruttò due invenzioni: la bobina, che forniva la scintilla, e che aveva inventato lui stesso, e il motore a combustione interna. Sarebbe troppo generoso chiamare macchina il suo primo veicolo. Si trattava di una specie di carretto con un motore a un cilindro, che veniva fatto partire con le ruote sollevate da terra. Quando il motore era accesso, bisognava appoggiare a terra le ruote e il marchingegno co-

minciava a correre senza controllo. Il suo viaggio inaugurale terminò con un guasto al motore dopo circa 200 m.
Le versioni successive erano dotate di cambio, avevano un sedile sopra il motore, che era in posizione centrale, e un volante. Markus non aveva sentito parlare del motore a quattro tempi e il suo motore girava abbastanza lento, come il motore a vapore. Ma fu comunque lui il primo costruttore di una macchina a benzina.
Nel 1875 partì per fare un giro di qualche chilometro alla periferia di Vienna, ma fu fermato dalla polizia che gli intimò di non usare la sua macchina di legno sulle strade, ponendo così termine alla sua gita.
Alcuni dicono che Marcus in realtà abbia costruito le sue macchine più tardi, e che il suo primo giro di una certa lunghezza abbia avuto luogo intorno al 1880, nel qual caso il merito delle prime macchine a benzina andrebbe a Benz e Daimler, che le costruirono nel 1885. □

KIU UNUE ... ?

Motoraŭto

La belga jesuito Ferdinand Verbiest kaj Philipe-Marie Grimaldi, dum ili laboris en Pekino por la ĉina registaro, projektis kaj konstruis aŭtomobileton, longa ĉirkaŭ 60 cm, kiu moviĝis per simpla vapormaŝino. Vaporŝpruco eliranta el tubo konektita kun karbokaldrono, turnis malgrandan radon, kunfiksita kun akso. Verbiest komencis labori pri la projekto en 1665 kaj en 1671 li prezentis en Pekino sian modelon, kiu senĉese funkciis dum du horoj.
Malgraŭ la sukceso, tiu faro ne havis sekvon kaj en Ĉinio kaj en Belgio, tiel ke ĉi unua rekordo de Verbiest restis izolita.

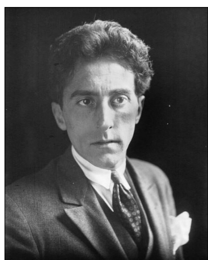
Benzinaŭto

Je la fino de la XVIII jc. kaj dum la XIX en Eŭropo estis konstruitaj veturiloj por praktikaj uzoj kun vapormotoroj tre superaj al tiu de Verbiest.
Sed Siegfried Marcus (1831-98), germana mekanikisto, kiu laboris por la aŭstra kortego en Vieno, havis apartan ideon. Dum jardeko, ekde 1864, li konstruis plurajn veturilojn kun simplaj benzinmotoroj. Li uzis du inventaĵojn: la bobenon, kiu provizis la sparkilon, kiun li mem inventis, kaj la brulkameron. Estus troe difini lian aŭton kiel la unuan veturilon. Ĝi estis speco de ĉareto kun unucilindra motoro, kiun oni devis ekfunkciigi kun la radoj iom super la tero. Kiam la motoro laboris oni devis apogi la radojn kaj tiam la veturilo komencis kuri sen kontrolo. Ĝia unua vojaĝo finiĝis pro motora paneo post ĉirkaŭ 200 m.
Postaj versioj estis ekipita per ŝanĝilo, havis seĝon super la motoro, kiu estis centre lokita, kaj stirradon. Markus neniam aŭdis pri la kvartakta motoro kaj lia motoro estis sufiĉe malrapida, kiel la vapormaŝinoj. Tamen estis li la unua fabrikanto de benzinaŭto.
En 1875 li ekveturis por laŭiri kelkajn kilometrojn en la ĉirkaŭaĵoj de Vieno, sed li estis haltita de policistoj, kiu ordonis al li ne uzi sian lignan aŭton sur la vojoj, tiel metante finon al la ekskurso.
Iuj diras, ke Marcus efektive konstruis siajn maŝinojn poste, kaj ke lia unua sufiĉe longa veturo okazis ĉirkaŭ 1880, tiukaze la merito de la unuaj benzinaj maŝinoj irus al Benz kaj Daimler, kiuj konstruis ilin en 1885. □ *(trad. BoRo)*

Anekdotoj

Jean Cocteau
(05/07/1889 - 11/10/1963)

Il noto regista francese, sempre brillantissimo in società, una sera era giù di tono e stava silenzioso in un angolo del salotto di cui era ospite.



- Maestro, perché stasera non ci racconta nulla? Gli chiese la padrona di casa.

Cocteau le rispose: - Perché stasera non sono all'altezza del mio spirito.

Jean Cocteau

La fama franca filmreĝisoro, ĉiam tre brila en la societo, iun vesperon restis distre en angulo de la salono, kie li estis gasto.

- Majstro, kial ĉi vespere vi ne rakontas al ni ion? Demandis lin la dommastrino.

Cocteau respondis: - Ĉar ĉi vespere mi ne sentas min je la alteco de mia spirito.

Bing (Harry Lillis) Crosby
(02/05/1904 -14/10/1977)

Pare che il cantante americano di origine italiana Frank Sinatra sia stato l'unico a oscurare il grande Bing Crosby. In un film interpretato da entrambi, un discografico dice a Crosby: - Di cantanti come Frank, ne nasce uno ogni secolo.



- Doveva nascere proprio nel mio? ribattè seccato Crosby.

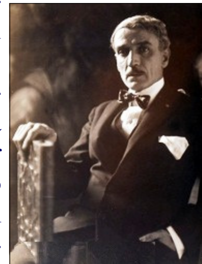
Bing Crosby

Verŝajne la italdevena usona kantisto Frank Sinatra estis la sola, kiu obskurigis la grandan Bing Crosby. En filmo ludata de ambaŭ, diskproduktoro diras al Crosby: - Dum jarcento naskiĝas nur unu kantisto kiel Frank.

- Ĉu li estus devinta naskiĝi ĝuste en la mia? irite rebatis Crosby.

Lucio D'Ambra
(Renato Eduardo Manganella)
(01/11/1880 - 31/12/1939)

Lo scrittore e commediografo italiano, arrivato in un grande albergo sul lago di Como, venne a sapere che tra i clienti c'era un giovane che, per far colpo sulle signore, si spacciava per lui, cioè per "l'accademico Lucio D'Ambra". Allora il vero D'Ambra acquistò uno dei propri libri e la sera si presentò al giovane chiedendogli una dedica.



- Con piacere, rispose questi, cominciando a scrivere: "Lucio D'Ambra al simpatico amico ... il suo nome, scusi".

- Lucio D'Ambra.

- Si chiama Lucio D'Ambra anche lei? trasalì il giovane.

- Non "anche", solo io! - esclamò lo scrittore, provocando la fuga dell'impostore.

Lucio D'ambra

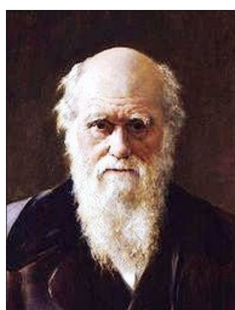
La itala verkisto kaj komediisto, atinginte grandan hotelon ĉe la Como-Lago, eksciis, ke inter ties klientoj estas junulo, kiu, por impresi la virinojn, sindeklaras esti li, tio estas "la Akademiano Lucio D'Ambra". Tiam la vera D'Am-

bra aĉetis unu el siaj libroj kaj vespere prezentiĝis al la junulo petante al li dediĉvortojn.
- Kun plezuro, respondis li, ekskribante: "Lucio D'Ambra al la simpatia amiko …Vian nomon?, mi petas.
- Lucio D'Ambra.
- Ĉu ankaŭ vi nomiĝas Lucio D'Ambra? Ektremis la junulo.
- Ne "ankaŭ", nur mi! Ekkriis la verkisto, provokante la fuĝon de la trompulo.

Armando Curcio
(25/05/1900 - 25/11/1957)
Tra le stupidaggini che, ripetute da più parti, diventano per alcuni certezze, c'è quella che attribuisce un potere negativo ad alcune banconote, come le 25 lire degli anni '30 o i biglietti da 2000 lire degli anni '90.
Quando l'editore Curcio ne estrasse una per pagare l'aperitivo al pittore Marotta, questi gli disse: - Non lo sai che questo biglietto porta male?
E lui: - Infatti, appena l'ho messo in tasca ho incontrato te che me l'hai fatto subito spendere!

Armando Curcio
Inter la stultaĵoj, kiuj, rediritaj multloke, laŭ iuj uloj iĝas certecoj, ekzistas iu, kiu atribuas malbonan influon al iaj bankbiletoj, kiel okazis pri 25 Liroj dum la '30 -aj jaroj kaj pri 2000 Liroj dum la '90-aj jaroj.
Kiam la eldonisto Curcio eltiris unu el ili por pagi aperitivon al la pentristo Marotta, tiu tuj diris: - Ĉu vi ne scias , ke tia bileto alportas misfortunon?
Kaj li: - Fakte, ĵus poste kiam mi enpoŝigis ĝin, mi renkontis vin, tiel ke mi devas tuj elspezi ĝin!

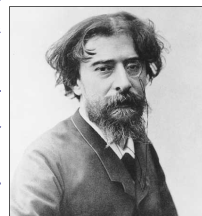
Charles Robert Darwin
(12/02/1809 -19/04/1882)
Un oppositore dell'evoluzionismo chiese sarcasticamente a Charles Darwin: -



Lei discende dalla scimmia da parte di suo padre o di sua madre?
- Mi spiacerebbe soltanto discendere da uno come lei. Rispose lo scienziato inglese, che non mancava di *vis* polemica.

Charles Robert Darwin
Oponanto de la evoluisma teorio sarkasme demandis al Charles Darwin: - Ĉu vi devenas el simio patre aŭ patrine?
- Mi nur bedaŭrus deveni el iu kiel vi. Respondis la angla sciencisto, al kiu ne mankis polemikan spriton.

Alphonse Daudet
(13/05/1840 - 16/12/1898)
Lo scrittore francese aveva senza dubbio la battuta pronta. Un giorno, durante una conversazione, si trovò in disaccordo con un critico letterario e i due ebbero uno scontro di opinioni piuttosto vivace e colorito.



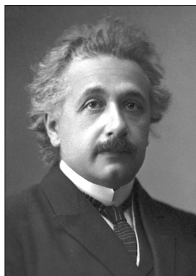
L'interlocutore, congedandosi, disse a Daudet: - Signore, ammiro la vostra intelligenza, ma non il vostro carattere.
E lo scrittore, di rimando: - Per quanto mi riguarda, invece, è esattamente il contrario!

Alfonse Daudet
La franca verkisto certe ĉiam havis tu-

jan rebaton. Iam, dum interparolado, li malkonsentis kun literatura kritikisto kaj ili havis vortan duelon sufiĉe viglan kaj koloran. La interparolanto, salutante, diris al Daudet: - Sinjoro, mi admiras vian inteligenton, sed ne vian karakteron.
Kaj la verkisto rebate: - Laŭ mi, male, estas tute inverse!

Albert Einstein
(14/03/1879 - 18/04/1955)

Il famoso scienziato tenne una lunghissima serie di conferenze, tutte uguali, nel Sud della Germania.
Lo accompagnava sempre un autista che ormai conosceva perfettamente a memoria la conferenza, tanto che un giorno il fisico, in un piccolo paese dove nessuno lo conosceva, suggerì all'autista di tenere lui il solito discorso.
Avvenne la sostituzione e con successo, sino al momento in cui un tale alzò la mano e pose una sofisticata questione all'oratore. Attimo di panico, poi presenza di spirito del finto conferenziere: - Questa è una domanda molto elementare. Penso che saprebbe rispondere persino il mio autista, senza offesa ...



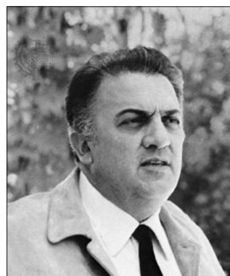
E l'autista-Einstein adeguatamente rispose.

Albert Einstein

La fama sciencisto faris tre longan serion da prelegoj, ĉiujn samajn, en suda Germanio.
Ĉiam akompanis lin ŝoforo, kiu jam perfekte konis parkere la prelegon, tiel ke iun tagon la fizikisto, en malgranda vilaĝo en kiu neniu konis lin, sugestis la ŝoforon fari la saman prelegon.
Okazis la anstataŭado kaj sukcese, ĝis momento kiam iu levis la manon kaj metis al la parolanto fajnan demandon. Panika momento, sed tuja spritpreteco de la falsa preleganto: - Tiu ĉi estas demando tre elementa. Mi opinias, ke eĉ mia ŝoforo, kapablus respondi sen ofendo …
Kaj la ŝoforo-Einstein taŭge respondis.

Federico Fellini
(20/01/1920 - 31/10/1993)

Il famoso regista propose alla figlia di un industriale romano la parte di Maddalena, scabrosissimo personaggio de "La dolce vita".
- Accetto se mi dà 50 milioni di lire. Rispose la ragazza.
- Perché una cifra così alta? Si stupì il regista. (Nel 1960, 50 milioni erano una bella somma).
- Perché mio padre, quando vede il film, mi disereda.



Fellini offrì 750 mila lire, e l'accordo non si fece.

Federico Fellini

La fama filmreĝisoro proponis al filino de roma industriisto la rolon de Magdaleno, tre tikla persono de "La dolĉa vivo".
- Mi akceptas, se vi pagos al mi 50 milionojn da liroj. Respondis la junulino.
- Kial cifero tiel alta? Miris la reĝisoro (En 1960, 50 milionoj estis grandega sumo).
- Ĉar mia patro, vidinte la filmon, senheredigas min.
Fellini ofertis 750 mil lirojn, kaj la interkonsento ne sukcesis. □ *(trad.BoRo)*

R i m a ĵ o j

RIMEDIO

Un lupo disse a Giove: - Quarche pecora
dice ch'io rubbo troppo... Ce vo' un freno
per impedì che inventino 'ste chiacchiere... -
E Giove je rispose: - Rubba meno -.

SOLVO

Lupo al Jupitero diris: - Iu ŝafo
diras, ke mi tro ŝtelas... Necesas bremso
kontraŭ la inventado de tiuj klaĉoj... -
Jupiter' respondis: - Malplimulte ŝtelu -.

ALL'OMBRA

Mentre me leggo er solito giornale
spaparacchiato all'ombra d'un pajaro
vedo un porco e je dico: - Addio, majale!
vedo un ciuccio e je dico: - Addio, somaro!

Forse 'ste bestie nun me capiranno,
ma provo armeno la soddisfazzione
de potè di' le cose come stanno
senza paura de finì in priggione.

EN LA OMBRO

Dum mi legas la kutiman ĵurnalon
sterne kuŝanta ĉe pajlostakaro
vidante porkon mi ĝin insultas: - Porko!
vidante azenon respektive mi alsalutas!

Eble tiuj bestoj ne komprenas min,
sed mi sentas la plenĝuan kontenton
povi diri ja la aferojn, kiel ili estas
sen timo, ke oni enmetos min prizonen.

LA SPECCULAZIONE DELLE PAROLE

Una Gallina disse a un Gatto nero:
- So' tre giorni che cerco mi' marito...
Chissà com'è finito!
Pe' di' la verità ce sto in pensiero...
Er Gatto corse subbito in cucina,
e, ner sentì ch'er pollo era già stato
bello che cucinato,
ritornò addietro e disse a la Gallina:
- Vostro marito passerà a la Storia:
perché fece una morte propio bella,
arabbiato in padella,
framezzo ar pomidoro de la gloria!
l'hanno tirato er collo, questo è vero,
ma lui rimane sempre tale e quale
un martire der Libbero Pensiero
che se sacrificò per l'Ideale ...
Anzi, lo stesso coco
che l'ha tenuto ar foco, m'ha ridetto
che, fra l'antre onoranze, tra un par d'ore
sarà commemorato in un banchetto
con un discorso de l'Ambasciatore...
Io stesso, come Gatto, penserò
a sistemaje l'ossa... -
La vedova, commossa, ringraziò…

VORTSPEKULADO

Kokino alparolis nigran Katon:
- De tri tagoj mi serĉas mian edzon ...
Kiu scias, kiel li finiĝis!
Verdire mi sentas grandan angoron ...
La Kato tuj alkuris kuirejen,
kaj, sciante, ke koko jam finkuiriĝis,
venis returnen dirante al la kokino:
- Via edzo eniros la historion:
ĉar li havis la plej belan morton,
diablemaniere rostita en kaserolo,
meze de tomatoj plenglore!
Oni tordis, verdire, al li la kolon,
tamen li restos same por ĉiame
martir' de la Libera Pensmaniero
ĉar li por la Idealo sin oferis...
Fakte, eĉ la sama kuiristo,
kiu rostigis lin, substreke diris, ke
kun grandaj honoroj, post du horoj,
en bankedo li estos solene festata,
per parolado de la Ambasadoro ...
Mi mem, kiel Kato, klopodos zorgi

por finaranĝi lian ostaron ... -
Lia vidvino, kortuŝita, multe dankis …



ER TESTAMENTO D'UN ARBERO

Un Arbero d'un bosco
chiamò l'ucelli e fece testamento:
- Lascio li fiori ar mare,
lascio le foje ar vento,
li frutti ar sole e poi
tutti li semi a voi.
A voi, poveri ucelli,
perché me cantavate le canzone
ne la bella staggione.
E vojo che li stecchi,
quanno saranno secchi,
fàccino er foco pe' li poverelli.
Però v'avviso che sur tronco mio
c'è un ramo che dev'esse ricordato
a la bontà dell'ommini e de Dio.
Perché quer ramo, semprice e modesto,
fu forte e generoso: e lo provò
er giorno che sostenne un omo onesto
quanno ce s'impiccò.

TESTAMENTO DE ARBO

Arbo de iu arbaro
vokis la birdojn deklarante testamente:
- Mi lasas miajn florojn al la maro,
mi lasas la foliojn al la vento,
la fruktojn al la suno kaj poste
ĉiujn semojn al vi.
Al vi, malriĉegaj birdetoj,
ĉar vi kantis al mi la kanzonojn
de la belaj sezonoj.
Kaj mi volas, ke la branĉetaro,
post sekiĝo, estu donitaj por varmigi
per fajro malriĉulojn.
Sed mi vin avertas, ke sur mia trunko
estas branĉo nepre memorenda
al la bono de Dio kaj de la homaro.
Ĉar tiu branĉo, simpla kaj modesta,
estis forta kaj sindona kaj pruvis tion
en la tago en kiu ĝi eltenis honestulon
kiam, el ĝi, li sin pendigis.

MATINA ABBONORA

Doppo una notte movimentatella
ritorno a casa che s'è fatto giorno.
Già s'apreno le chiese; l'aria odora
de matina abbonora e scampanella.
Sbadijo e fumo: ciò l'idee confuse
e la bocca più amara de l'assenzio.
Casco dar sonno. Le persiane chiuse
coll'occhi bassi guardeno in silenzio.
Solo m'ariva, da lontano assai,
er ritornello d'una cantilena
de quela voce che nun scordo mai:
- Ritorna presto, sai?
Sennò me pijo pena...

E vedo una vecchietta
che sospira e m'aspetta.

MATENE FRUE

Post nokto tre aventuroplena
mi revenas hejmen ĉe tagiĝo.
Jam malfermiĝas preĝejoj; la aero
odoras je fruo kaj jam ektintiĝas.
Mi oscedas kaj fumas: mi estas konfuzita
kaj la buŝo pli amaras ol absinto.
Mi endormiĝas. La fermitaj latŝutroj
per okuloj suben rigardas en silento.
Nur alvenas al mi, de malproksime,
la refreno de la kantileno
de tiu voĉo, kiun mi neniam forgesas:
- Revenu baldaŭ, ĉu vi ne scias?
Alie mi falas en aflikton ...

Kaj mi vidas maljunulineton,
kiu plu atendante min sopiras. □

(Verkoj de Trilussa, Trad. RoBo)

Diversaĵoj

Di *Pablo Picasso*, artista dalla produzione smisurata, sono stati catalogati 15.661 quadri, senza contare le incisioni, le ceramiche e le sculture.
De *Pablo Picasso*, artisto kun supermezura verkado, estis katalogataj 15.661 pentraĵoj, ne kalkulante pri la gravuraĵoj, la ceramikaĵoj kaj la statuoj.

Il banchiere napoletano *Lorenzo de Tonti* (1602-84) realizzò in Francia quella che è considerata la prima forma di assicurazione sulla vita: più soci, mettendo insieme un capitale fruttifero, si assicuravano una rendita vitalizia che, una volta defunto un socio, veniva suddivisa tra i rimasti in vita. Questa operazione finanziaria prese il nome dal suo inventore: si chiamava "Tontina".
La napola bankisto Laŭrenco *de Tonti* (1602-84) kreis en Francio ion, kio eblas konsideri la unuan formon de vivasekuro: iuj partneroj, kunmetante kapitalon je intereso, certigis al si dumvivan renton, kiu okaze de malapero de unu el ili, estis dividita inter la vivantaj. Tiu financa operacio nomiĝis laŭ la inventisto: "tontina".

A *Rouget de Lisle*, autore della "Marsigliese" (parole e musica), non mancarono le accuse di plagio (sia per le prime che per la seconda). Cominciò un certo *Holtzman* a dire che il compositore de "Il canto di guerra per l'armata del Reno" (la futura "Marsigliese") era lui. Seguì il musicista *Dalayrac*, il quale dimostrò che le prime otto misure di una sua opera - "*Raoul de Créqui*" - e molte parole del testo erano identiche a quelle dell'inno francese. Venne poi il turno di *Grisons*, autore di un "*Oratorio*" che ha molti passaggi in comune con la stesso inno (ma c'è il forte dubbio che sia posteriore). Ancora: alcuni critici trovarono parecchie identità tra le parole dell'inno francese e quelle del dramma "*Athalie*" di *Racine* e di un'ode di *Boileau*.
Rouget de Lisle, aŭtoro de la «Marseliezo" (vortoj kaj muziko), estis akuzita pro plagiato (pri ambaŭ artoj). Kiel unua *Holtzman* diris, ke la komponisto de "La milita kanto por la Armeo de Rejno" (poste "*Marseillaise*") estis li. Sekvis lin la muzikisto *Dalayrac*, kiu montris, ke la unuaj ok mezuroj da sia verko "*Raoul de Créqui*" kaj multaj vortoj de la teksto estis identaj al tiuj de la franca himno. Poste estis la vico de *Grisons*, aŭtoro de iu "*Oratorio*", kiu havas multajn paŝojn komunajn kun la sama himno (sed ekzistas forta dubo, ke ĝi estas posta). Plie, iuj kritikistoj trovis plurajn identecojn inter la vortoj de la franca himno, kaj la dramo "*Athalie*" de *Racine* kaj de odo de *Boileau*.

La censura è sempre esistita, anche nei Paesi più democratici. La sanguinosa guerra degli Stati Uniti contro le Filippine di un secolo fa, che provocò centinaia di migliaia di morti, fu criticata dallo scrittore *Mark Twain*. Ma i suoi articoli antimperialisti furono pubblicati solo novant'anni dopo.
Cenzuro ĉiam ekzistis, eĉ en la plej demokratiaj landoj. La sanga milito de Usono kontraŭ Filipinoj, antaŭ pli ol unu jarcento, kiu kaŭzis centmilojn da mortintoj, estis kritikita de la verkisto *Mark Twain*, sed liaj kontraŭimperiismaj artikoloj estis publikigitaj nur post naŭdek jaroj. □

Latinaĵoj

Nemo iudex in causa sua
nessuno può essere giudice nella propria causa. Neniu povas esti juĝisto pri si mem.

Nemo propheta in patria
nessuno è profeta in patria. Spesso i più prossimi ci ignorano. *Neniu estas profeto en sia patrujo.* Ofte oni estas pli taksataj de eksteruloj ol de najbaroj.

Neque imbellem feroces progenerant aquilae columbam
le feroci aquile non generano mai una pacifica colomba. Rabaj agloj neniam naskas pacajn kolombojn. Ankaŭ katidoj manĝas musojn.

Nequicquam, sapit qui sibi non sapit
non sa niente chi non sa per se stesso. Il savio che non può giovare a se stesso è sapiente invano. *Scias nenion, kiu ne kapablas utili al si mem.* Saĝulo, kiu ne povas helpi al si saĝas vane.

Nequit consistere rectum
non può trovarsi la ragione. Ne troveblas pravigon.

Nescit vox missa reverti
una parola già detta non può essere ritirata. Vorto jam eldirita ne povas esti reprenita.

Nihi dulcius quam omnia scire
niente è più dolce che conoscere tutto. Nenio pli multe dolĉas ol scii ĉion.

Nihil est magnum somnianti (Cicerone)
niente è straordinario a coloro che sognano. Nenio estas eksterordinara ĉe revantoj.

Nihil humani a me alienum puto
niente di ciò che è umano mi è estraneo [in quanto uomo]. Nenio homa estas fremda al mi [ĉar mi estas homo].

Nil mihi vobiscum est
non ho più niente a che fare con voi. Mi havas nenion por fari kun vi.

Nolenti baculus
per convincere il recalcitrante ci vuole il bastone. Por konvinki kalcitranton necesas bastono.

Nolo coronari
non voglio essere incoronato. Mi ne volas esti kronata.

Nomo nimis facilem difficilem que nimis
non voglio né la troppo facile, né la troppo difficile. Mi volas nek la tro facila kaj nek la tro malfacila.

Non adeo sanctus
non proprio santo. Ne entute sankta.

Non auro sed ferro recuperanda est Patria (Furio Camillo)
non con l'oro ma con il ferro della armi si salva la Patria. Ne per oro sed per ferarmiloj oni savas la Patrujon.

Non eum appellamus beatum cui sunt maxime divitiae, sed eum qui sorte sua contentus sit (Cicerone)
non diciamo felice colui al quale appartengono grandissime ricchezze, ma colui che si accontenta della sua sorte. Oni ne difinu feliĉa tiun, kiu estas riĉega, sed tiun, kiu kontentiĝas pri sia sorto.

Non tollo vectorem nisi nave plena
accetto passeggeri solo quando la nave è carica. Mi akceptas veturantojn nur kiam la ŝipo plenas.

Nulla mihi religio est
non ho nessuno scrupolo. Mi havas neniun skrupolon.

Nullum crimen sine leges

nessun crimine senza la legge. Nessun comportamento può dirsi reato (cioè punibile) se non è previsto come tale dalla legge. Principio introdotto con le riforme di Silla e uno dei pilastri del Diritto penale. Ne ekzistas krimo sen leĝo (kiu priskribas ĝin).

Numquam est cum potente societas (Fedro)
non c'è mai alleanza con chi è potente. Neniam ekzistas alianco kun potenculoj.

Numquam quiescere
mai fermarsi! poiché chi si ferma è "morto". Neniam halti! Kiu haltas mortas.

Obtorto collo
con il collo storto, deriva da *obtorqueo,* "torcere", e *collum,* "collo", si usa per affermazioni o cose che si fanno controvoglia. *Kun tordita kolo.* Kontraŭvole.

Omne pulchrum difficile
tutto ciò che è bello è difficile. Ĉia ajn belaĵo malfacilas.

Omnia mea mecum porto
sono carico di tutto il mio. Mi portas kun mi ĉion mian!

Omnia munda mundis
tutto è puro per i puri. I virtuosi non devono temere. *Ĉio estas pura por puruloj.* Se oni estas virta, ne timu malvirtajn situaciojn.

Omnia vincit amor (Virgilio)
l'amore vince tutto. La amo superas ĉion.

Operibus credite
credete alle opere. Kredu je agoj.

Oporte studuisse
è opportuno aver studiato. Estis oportune esti farintaj studojn.

P.S., Post Scriptum
P.S. Abbreviazione di Scritto Dopo, molto usato nelle lettere. P.S. Mallongigo de la atentigilo. Post la skribo, aldone post leterfino.

Pater familias
padre di famiglia. Uomo prudente e assennato. *Familia patro.* Prudenta homo.

Paupe ubique jacet
il povero si corica dappertutto. La povrulo kusiĝas ĉie.

Pecunia non olet
il denaro non puzza. Risposta di Vespasiano al figlio Tito che si lamentava con lui delle tasse sulle latrine pubbliche. *Mono ne malbonodoras.* Ne gravas ĝia deveno.

Per aspera ad astra
tra le difficoltà fino al cielo. Per krutaĵoj al la steloj. Per malfacilaĵoj al sukceso.

Per fas et nefas
bene o male. Bone aŭ malbone.

Persona non grata
persona non gradita. Homo ne ŝatata. Kies ĉeesto estas nekonvena.

Pia mendacia
pie menzogne. Pia menzogo.

Placebo
1[a] persona del futuro semplice di *piacere.* Ora definisce farmaco che non contiene sostanze attive, somministrato a scopo suggestivo. *Tio plaĉos.* Falsa medikamento sen kuraca efiko, sed eble kun psikologia rezulto. □

Reage al la pasinta "ITALA FERVOJISTO - Informa Bulteno", alvenis signoj, gratuloj:

- La Redakcio varme dankas al la multaj, kiuj legis kaj esprimis aprecon pri nia Bultenon. Tiuj vortoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj per artikoloj kaj rimedoj estos kore bonvenaj. □

H u m u r a ĵ o j

Serietà

Nel Paradiso Terrestre, il Signore chiede ad Adamo: - Sei contento di Eva, la donna che ho creato per te?
- Beh, insomma... - risponde lui, poco convinto.
- Che cosa c'è che non va? Non è forse abbastanza bella? Non ti è simpatica?
- No, no, Signore, non è questo. È che mi sembra un tipo poco serio.
- E perché?
- Beh, si è messa con il primo uomo che ha incontrato ... !

Seriozeco

En la Tera Paradizo, la Sinjoro demandas Adamon: - Ĉu vi estas kontenta pri Eva, la ino, kiun mi kreis por vi?
- Bah … Nu, tamen … Reagas li, ne tro konvinkita.
- Kio ne marŝas bone? Ĉu ŝi ne estas sufiĉe bela? Ĉu ŝi ne estas simpatia?
- Ne, ne, Sinjoro, ne estas tio. Fakte ŝi estas ulo ne tro serioza.
- Kial?
- Vidu, ŝi kuniĝis al la unua renkontita viro … !

Lavori di riparazione

Un giorno il muro che divide il Paradiso dall'Inferno … crolla e San Pietro è dispiaciuto. Cosa fare? Sa bene che sarà difficile mettersi d'accordo con Satana.
Però, deve comunque recarsi dal diavolo per accordarsi e gli dice: - Dobbiamo ricostruire il muro, così come era. Naturalmente le spese le pagheremo al 50%.
Il diavolo scoppia a ridere e sghignazza e poi dice: - Non intendo pagare niente. Fai quello che vuoi!
- Ti stai comportando male. Se la pensi così, cercherò un avvocato.
- E dove lo trovi? Certo non in Paradiso …

Laborriparoj

Iun tagon la muro, kiu de ĉiam dividas la paradizon de la infero ... rompiĝas kaj Sankta Petro ĉagreniĝas. Kion fari? Li bone scias, ke estas tre malfacile interkonsenti kun Satano.
Tamen, la bonulo devas absolute iri al la malbonulo por aranĝi la aferojn kaj alparolas: - Ni rekonstruigu la muron, tiel kiel ĝi estis. Nature, ke la elspezojn ni pagos po 50%.
La diablo ekridegas, ridaĉas kaj fine diras: - Mi absolute ne pagos ion ajn. Faru kion vi volas!
- Do, vi malbone kondutas; se vi tiel opinias, mi iros serĉi advokaton.
- Kaj kie vi trovos lin? Certe ne en via Paradizo ...

Cane

Un signore, passeggiando nel parco vede un ragazzo, che gioca a scacchi con un cane. Meravigliato, si ferma e osserva la scena.
Quando alla fine vede che il cane ha vinto, dice al ragazzo: - Il tuo cane è molto intelligente!
- Non troppo. Questa è la prima volta che vince.

Hundo

Sinjoro, promenante en la urba parko vidas knabon, kiu ludas ŝakojn kun hundo. Mirinte, li haltas kaj rigardas la scenon.
Kiam fine li vidas, ke la hundo venkas, li diras al la knabo: -Via hundo estas tre inteligenta!
- Ne tro. Ĉi tiu estas la unua fojo, ke li venkas.

Parolacce

Una signora, mani minacciosamente sui fianchi, interroga il figlioletto e il suo pappagallo: - Ho sentito che dite spesso delle parolacce... Vorrei sapere chi dei due le insegna all'altro!

Fivortoj

Sinjorino, minace kun la manoj al la flankoj, pridemandas la fileton kaj lian papagon: - Mi aŭdis, ke ofte vi prononcas fivortojn ... Mi volas scii kiu el la du instruas la alian!

———————

Cane

- Signore, mi può spiegare come mai il suo cane, invece di "vaŭ vaŭ" come tutti i suoi simili fa "ŭav, ŭav"?
- Eh, cosa vuole; siccome era vecchio l'ho fatto rivoltare ...

Hundo

- Sinjoro, ĉu vi povas klarigi kiel via hundo anstataŭ boi "vaŭ vaŭ" kiel ĉiuj ĝiaj similuloj, bojas "ŭav, ŭav"?
- He, konsideru; ĉar ĝi estis malnova mi renversigis ĝin ...

———————

Maniera di guidare

Due sposi vanno in automobile. L'uomo guida su una via piena di curve e va troppo veloce.
Perciò la moglie si lamenta: - Vuoi andare più adagio! A ogni curva io chiudo gli occhi…
- Ah, anche tu?

Stirmaniero

Geedzoj estas veturantaj per aŭtomobilo. La viro stiras danĝere sur vojo plenplena je kurbiĝoj kaj kuras tro rapide.
Pro tio la edzino plendas al li: - Mi petas, bonvolu iri pli malrapide! Je ĉiu kurbiĝo mi fermas la okulojn...
- Ha, ĉu ankaŭ vi faras tiel?

———————

Studenti in medicina

Il professore chiede: - Un paziente si è fratturato una gamba e zoppica... Lei cosa farebbe?
Lo studente: - Eh... beh... zoppicherei anch'io.

Studentoj pri medicino

La profesoro demandas: - Paciento rompiĝis kruron kaj lamas… Kion vi farus?
La studento: - He… beh… ankaŭ mi lamus.

———————

Al Ristorante

- Abbiamo un'ottima lingua di bue, signore.
- Oh no, non posso mangiare qualcosa che era nella bocca. Mi porti un semplice uovo…

En restoracio

- Ni havas tre bongustan bovlingvaĵon por vi sinjoro.
- Ho ne, min naŭzas io elveninta de iu buŝo. Bonvolu doni al mi simplan ovon…

———————

Caduta

- Sono caduto da una scala alta 15 metri.
- Come hai fatto a sopravvivere?


Mi parolos nur en ĉeesto de mia advokato...

- Perché, per fortuna ero sul primo gradino.

Falo

- Mi falis de ŝtuparo 15 metrojn alta.
- Ho! Kiel vi sukcesis postvivi?
- Ĉar, bonŝance, mi estis nur sur la unua ŝtupo.

Amiche

- Ieri, al convegno esperantista ho notato Carlo, ma lui non mi ha visto.
- Sì, me l'ha detto.

Amikinoj

- Hieraŭ dum la Esperanto-kunveno mi notis Karlon, sed li ne vidis min.
- Jes, tion li rakontis al mi.

Fra amici

- Quando litigo con mia moglie sono io a dire l'ultima parola!
- E che cosa dici?
- Scusami, cara!

Inter amikoj

- Kiam mi kverelas kun mia edzino, mi havas ĉiam la lastan vorton!
- Kaj kion vi diras?
- Pardonu min, karulino!

All'osteria

Due avventori bevono in compagnia. Con afflizione uno medita e chiede all'altro: - Mia moglie non mi conosce. E la tua?
L'altro risponde: - Non so; effettivamente, non mi ha mai parlato di te.

En drinkejo

Du klientoj kune drinkas. Afliktite, unu meditas kaj demandas la alian: - Mia edzino ne konas min. Kaj via edzino?
La alia respondas: - Mi ne scias; fakte, ŝi neniam menciis vin.

Fra amiche

- Finalmente, dopo tanti anni, mio marito ha messo un po' di magia nella nostra vita.
- Davvero? Cos'è successo?
- Ieri è sparito.

Inter amikinoj

- Finfine, post multaj jaroj, mia edzo enŝovis iom da sorĉo en nian vivon.
- Ĉu vere! Kio okazis?
- Hieraŭ li sukcesis malaperi.

Senza controllo

Due amici si incontrano e uno racconta:
- Ho perso il controllo della mia automobile.
- Dio santo, l'incidente è stato grave?
- Per niente. Mia moglie ha preso la patente!

Senkontrole

Du amikoj renkontiĝas kaj dialogas jene: - Mi perdis la kontrolon de mia aŭtomobilo.
- Sankta Dio, ĉu vi grave akcidentiĝis?
- Tute ne. Mia edzino lernis gvidi aŭton!

Lui e Lei

La sposina al marito: - In questo libro di cucina ci sono molti errori.
- Lo so, tesoro, li ho già assaggiati tutti.

Li kaj Ŝi

La juna edzino diras al edzo: - En ĉi tiu libro pri kuirarto estas multaj eraroj.
- Mi scias tion, trezoro, mi jam gustumis ĉiujn.

Nella agenzia matrimoniale

- Voglio sposarmi con una ragazza ricca, bella, simpatica e intelligente.
- Bene. E lei, che cosa può proporre?

- Niente, non ho niente.
- Ma, caro signore, in questo caso, una ragazza dovrebbe essere pazza per sposarla ...
- Nessun problema! Ciò non mi disturba.

En geedziĝagentejo

- Mi volus edzigi al riĉa knabino, beleta, simpatia kaj inteligenta.
- Bone. Kaj vi, kion vi povas proponi?
- Nenion, mi havas nenion.
- Sed, kara sinjoro, en tia okazo, fraŭlino devus esti freneza por edziniĝi al vi ...
Nenia problemo! Tio tute ne ĝenas min.

Ex-fidanzata

- Sei riuscito a dimenticare la ragazza che ti ha lasciato?
- Oh, sì, ma io spero che lei non mi dimentichi, perché mi deve ancora restituire 600 €.

Eksfianĉino

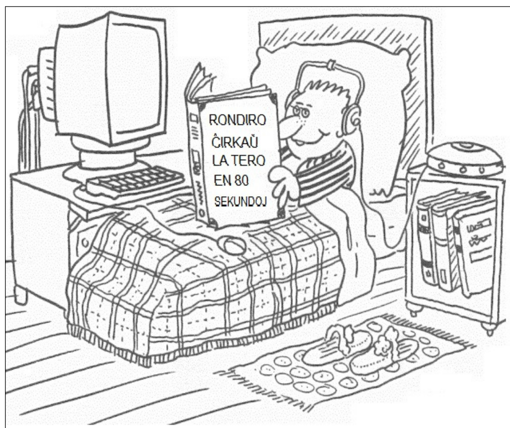
- Ĉu vi sukcesis forgesi la knabinon, kiu lasis vin?
- Ho, jes, sed mi esperas, ke ŝi ne forgesu min, ĉar ŝi devas redoni al mi ankoraŭ 600 €.

Lui e Lei

La moglie di un contadino dice al marito di ritorno dalla città: Stamattina è venuto un commerciante per comprare l'asino.
- Che cosa gli hai detto?
- Di venire domani quando tu ci sarai.

Li kaj Ŝi

La kamparana edzino diras al la edzo reveninta el urbo: - Ĉi-matene venis komercisto por aĉeti la azenon.
- Kaj kion vi diris al li?
- Ke li revenu morgaŭ kiam vi ĉeestos.



Lui e Lei

- Ho molta paura quando tu viaggi, caro.
- Non temere, sarò di ritorno prima di quanto immagini.
- Per questo ho paura!

Li kaj Ŝi

- Mi multe timas, kiam vi vojaĝas, karulo.
- Ne timu, ne timu, mi revenos antaŭ ol vi tion povas imagi.
- Jes, ĝuste tial mi timas!

Lui e Lei

- Davvero mi ami, caro?
- Moltissimo, mia cara: penso sempre a te, per cui dimentico perfino di mangiare al mattino, a mezzogiorno e alla sera.
- E di notte?
- Di notte non riesco a dormire… dalla fame.

Li kaj Ŝi

- Ĉu vere vi amas min, karulo?
- Treege, mia karulino: mi daŭre pensas pri vi, pro tio mi eĉ forgesas manĝi matene, tagmeze kaj vespere.
- Kaj nokte?
- Nokte mi ne sukcesas dormi... pro malsato. □

Pruvèrbi bulgnîṡ
Proverboj bolonjaj

Däl nôr i n fénn ónna ed zóccher, … mo la dvinté amèra.
Bofilinon oni faris unu sukeran … sed ŝi iĝis amara.

Dåpp dåu èv a i vén un'âcua, dåpp dû vént a i vén na càca.
Post du abeloj venas akvaĵo, post du furzoj venas fekaĵo.

Dî bän só fantêṡma!
Nu diru fantomo!

Dmandèr l é la metè dal savair.
Demando estas la duono el scio.

Dòn e bû, tûi dai vṡén tû.
Virinojn kaj bovojn prenu najbare.

Dòn e muradûr i fan e i dsfan la cà.
Virinoj kaj masonistoj faras kaj malfaras domon.

Dòn, cavâl e sumâr, cundûṡi col stangàtt.
Inojn, ĉevalojn kaj azenojn konduku perbastone.

Dòna ch'pianż, ómen ch'żûra e cavâl ch'sûda, an i cradder.
Ne kredu je ino ploranta, viro ĵuranta kaj ĉevalo ŝvitanta.

Dòna grâsa, pîgra e ôca, quand t î in cà tûn sänper pôca.
Inon dikan, ŝafinon kaj anseron ĉiam uzu malmulte.

Dòna mègra, pîgra e ôca, se t in cât pôrten a cà pôca.
Inon maldikan, ŝafinon kaj anseron se vi trovas kunportu hejmen ne multe.

Dóvv se dstand l èṡen a i avânza dal pail.
Kie kuŝas azeno restas haroj. □

Proverbi regionali
Proverboj regionaj

Chi ha un porco solo lo alleva grasso, chi ha un figlio solo lo alleva fesso.
Kiu havas nur unu porkon bredas ĝin grasa, kiu havas nur unu filon igas lin stulta. Kampanio

Chi lava la testa all'asino perde la fatica e il sapone.
Kiu lavas azenan kapon malŝparas forton kaj sapon. Sardinio

Chi lavora fa la gobba e chi ruba fa la roba.
Kiu laboras ĝibiĝas kaj kiu ŝtelas riĉiĝas. Toskanio

Chi lavora mangia e chi non lavora mangia e beve.
Kiu laboras manĝas kaj kiu ne laboras manĝas kaj trinkas. Kampanio

Chi mangia il dolce caca l'amaro.
Kiu manĝas dolĉe fekas amare. Markio

Chi mangia oggi e non pensa al domani, quand'è domani si mangia le mani.
Kiu manĝas nun ne pensante al esto, je la morgaŭo mordos siajn manojn. Markio

Chi nasce bella nasce con la dote.
Kiu naskiĝas bela, tiu posedas doton. Piemontio

Chi nasce di marzo è mezzo pazzo.
Kiu naskiĝas en marto, tiu duonfrenezas. Abruzio

Chi nasce la notte di San Giovanni non vede streghe e non sogna fantasmi.
Kiu naskiĝas en la Johana nokto nek vidas sorĉistinojn nek songâs fantomojn. Venetio

Chi nasce, muore.
Kiu naskiĝas, tiu mortos. Kampanio □

Aforismi sulle lingue
Aforismoj pri lingvoj

Ad ogni modo i sacrifici che ciascun uomo del nostro mondo europeo farà, dedicando un po' di tempo a imparare l'esperanto, sono così piccoli e i risultati, invece, così grandi ... che non ci si può esimere dal farne la prova.
Ĉiakaze la penoj farotaj de ĉiu homo de nia eŭropa mondo, dediĉante iom da tempo por lerni Esperanton, estas tiel malgrandaj kaj la rezultoj, male, tiel grandaj ... ke oni ne povas ne elprovi tion. Lev Tolstoj

Ho sempre pensato che non esiste scienza più cristiana che l'apprendimento delle lingue; tale scienza rende possibile la comprensione reciproca con un maggior numero di uomini.
Mi ĉiam pensis, ke ne ekzistas scienco pli kristana ol la lernado de la lingvoj; tia scienco ebligas la reciprokan komprenon kun plejmulto da homoj.
Lev Tolstoj

Assai spesso ho visto come gli uomini si considerano nemici solo per l'ostacolo materiale di una incomprensione reciproca.
Ofte mi vidis kiel la homoj taksas sin malamikoj nur pro la materia obstaklo de ne reciproka kompreno. Lev Tolstoj

Imparare l'Esperanto e diffonderlo è indubbiamente un'impresa cristiana che aiuta a formare il regno di Dio: il più importante e l'unico destino della vita umana.
Lerni Esperanton kaj ĝin diskonigi sendube estas kristana entrepreno, kiu helpas formi la Dian regnon: la plej grava kaj la sola destino de la homa vivo.
Lev Tolstoj

Questo è dunque il problema che vi presentiamo, netto, terribile ed inevitabile: dobbiamo porre fine alla razza umana oppure l'umanità dovrà rinunciare alla guerra?
Do, ĉi tiu estas la problemo, kiun ni vin prezentas, neta, terura kaj ne evitebla: ĉu ni estingu la homan specon aŭ la homaro rezignu militi? Albert Einstein

Ma per guidare gli uomini, specialmente i giovani, bisogna convenire che non bastano né le dichiarazioni né le condanne generiche della guerra; le quali vengono spesso edulcorate da concessioni, da benedizioni, da parziali ammissioni che confondono ancor più le menti, rendendo quasi impossibile un giudizio morale per la nostra condotta pratica verso di essa.
Sed, por gvidi la homojn, ĉefe la junulojn, necesas interkonsenti, ke suficas nek deklaroj nek nespecifaj kondamnoj pri la milito; kiuj ofte estas mildigitaj de koncedoj, de benadoj, de partaj agnoskoj, kiuj konfuzigas eĉ pli multe la mensojn, kvazaŭ malebligante moralan opinion por nia praktika konduto al ĝi.
Don Primo Mazzolari

L'epoca delle nazioni è tramontata; se non vogliamo perire, dobbiamo scuotere gli antichi pregiudizi e costruire la Terra.
La epoko de la nacioj finiĝis; se ni ne volas morti, ni devas ŝanceli la antikvajn antaŭjuĝojn kaj konstrui la Teron.
Pierre Teilhard de Chardin

La vita non è quella che si è vissuta, ma quella che si ricorda, e come la si ricorda per raccontarla.
La vivo ne estas tiu, kiun oni vivis, sed tiu, kiun oni memoras, kaj kiel oni memoras ĝin por ĝin rakonti.

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO* - 34

Chiave = Sloŝilo (7, 8): La Homaranisma iniciatinto

O	L	I	L	U	L	D	J	O	T	E	G	U	M
N	O	E	Ĝ	O	I	C	U	R	P	Ŝ	P	O	E
O	I	O	R	U	N	O	N	I	Z	U	K	T	G
Z	R	A	J	R	J	J	A	I	P	N	I	K	A
O	T	A	L	A	P	T	O	O	L	I	S	O	F
O	E	M	U	L	N	O	A	U	O	V	E	N	O
K	M	A	E	O	E	R	D	N	L	E	R	R	N
I	O	J	C	J	J	O	E	M	A	R	A	O	O
T	N	I	Z	A	O	L	N	C	N	S	K	I	A
S	O	R	O	N	E	T	O	O	U	O	M	K	D
U	G	E	O	M	E	T	R	O	B	L	E	A	I
K	I	I	N	O	T	O	G	N	I	D	E	R	C
A	R	T	I	K	A	E	I	H	R	L	I	K	U
T	T	I	Ĝ	I	T	F	O	O	T	G	I	F	L

Cerca e riquadra con la matita ogni parola nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Iuj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

AKUSTIKO, ARAMEOJ, ARTIKA, EĜO, FOSILO, GEOMETRO, GIRI, ILIO, JAMA, JUĜI, KARESI, KRAKI, LEONO, LUCERNAJ, LUCIDA, LUDO, LULILO, MEGAFONO, MELENO, MOKI, MUGETOJ, NOCIO, NOKTO, OFTIĜI, ORGIO, OZONO, PALATO, PIAJ, PLEJ, REDINGOTO, SANA, ŜPRUCI, TARO, TEGO, TENORO, TRIBUNALO, TRIGONOMETRIO, TRIONO, ULNO, UNIVERSO, UPUPO, URALOJ, UZINON

Soluzione dell'ultimo numero, 33° gioco - *Solvo de la lasta numero, 33-a, vortludo*:
PER PACIENCO VENAS SCIENCO

Kolofon

ITALA FERVOJISTO
IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperante).*

Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:

- ***Romano Bolognesi***:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
☎ ++39 051 547247.
<bolognesiromano@alice.it>

- ***Vito Tornillo***:
✉ Via Salvo D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
<vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba Lanfranco Bonora
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprintita / Stampato in proprio
Kvarmonata - neregula / Quadrimestrale - non regolare.

I.F.E.A.: H.Prezidanto/Redaktoro: Romano Bolognesi - Sekretario: Vito Tornillo - Kasisto: Gianfranco Tomba - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Aliaj estraranoj: Renzo Mantovan, Agostino Mantovani - Revizoroj: Renzo Battistella, Lanfranco Bonora, Serio Boschin - Arbitraciantoj: Gino Corso, Emanuele Franchi, Elisa Gualandi.

I.F.E.A.-BankKonto ĉe: Vito Tonillo c/o CARISBO Zola Predosa (BO)
IBAN IT55 P063 8537 1301 0000 0004 536
uea-konto: robo-r
Apermonatoj: apr., aŭg., dec. (laŭeble)
Redaktofinoj: 20/03, 20/07, 20/11.
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui ***tutte*** le poche regole al riguardo.

☆ Le vocali sono cinque: **a e i o u**

☆ In tutto l' **alfabeto** è formato da 28 lettere:

a,b,c,ĉ,d,e,f,g,ĝ,h,ĥ,i,j,ĵ,k,l,m,n,o,p,r,s,ŝ,t,u,ŭ,v,z

☆ **L'Esperanto si pronuncia come si scrive** e **si scrive come si pronuncia** (sempre, in ogni situazione).

☆ **Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera** (un singolo suono per ogni segno grafico).

☆ **Le lettere si pronunciano come in italiano** (quasi tutte, tranne le poche degli esempi, facili e conosciute).

☆ **L'accento tonico cade sulla penultima vocale** (sempre, negli esempi è quella sottolineata).

c **sorda, come la *z* di *palazzo* (palaco)**
ĉ **palatale, come la *c* di *felice* (feliĉa)**
g **gutturale, come *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)**
ĝ **palatale, come la *g* di *villaggio* (vilaĝo)**
h **aspirata leggera (herbo); (pronunciarla sempre!)**
ĥ **aspirata forte (ĥolero), come *ch* nel tedesco (*bach*)**
ĵ **sibilante, come *sg* di *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)**
k **gutturale, come *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)**
s **sorda, come la *s* di *sale* (salo)**
ŝ **sibilante, come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)**
z **sonora, come la *s* di *musica* (muziko)**
j - ŭ **sono considerate consonanti e suonano come *i* e *u* brevi nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante



La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn.
Le rotaie collegano i territori, l'Esperanto i popoli.